This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Ger
266
195.5

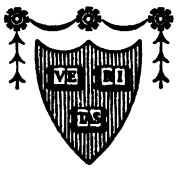
WIDENER LIBRARY
HX 16ST S

Schäffer. Der Kriegs-Train des Deutschen Heeres · 1883

Digitized by Google

Ger 2:66.195.5

Harvard College Library



BOUGHT FROM THE
ANDREW PRESTON PEABODY
FUND

BEQUEATHED BY
CAROLINE EUSTIS PEABODY
OF CAMBRIDGE

Digitized by Google

Cover

J. G. Mahn

Der Kriegs-Train des deutschen Heeres

in seiner gegenwärtigen Organisation,

nebst einem Anhang:

Das Feldverpflegs- und Transportwesen

in den letzten deutschen Kriegen.

Von

E. Schäffer,
Hauptmann a. D.

Berlin 1883.
Ernst Siegfried Mittler & Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 69.

Digitized by Google

Digitized by Google

Der
Kriegs-Train
des deutschen Heeres
in seiner gegenwärtigen Organisation,

nebst einem Anhang:

Das Feldverpflegs- und Transportwesen
in den letzten deutschen Kriegen.

Von

E. Schäffer,
Hauptmann a. D.

Berlin 1883.
Ernst Siegfried Mittler & Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 69.

Digitized by Google

Ger 266.195.5

HARVARD COLLEGE LIBRARY
ANDREW FREDERICK PEABODY
FUND
February 6, 1939

Digitized by Google

Vorwort.

Liegt eine Nothwendigkeit für das Erscheinen dieses Werkes vor? Diese Frage aufzuwerfen ist bei Prüfung des Buches wohl berechtigt. Der Verfasser glaubt dieselbe unbedingt bejahen zu können, mit Rücksicht auf die große Wichtigkeit, welche dem hier in Betrachtung gezogenen Heerestheile im Kriege zugeschrieben werden muß.

Das Werk soll beim Studium der deutschen Heereskunde eine Anleitung geben für das, was auf diesem administrativen Gebiete zu wissen wünschenswerth ist — indem eine gediegene militairische Bildung auch eine Allgemein-Kenntniß des heutigen Standes des Heerfuhr- und Verpflegswesens verlangt — so trocken und wenig anziehend diese Materie auch sein mag.

Somit bitte ich um freundliche Aufnahme des Werkes, hoffend, daß dasselbe für das militairische Studium nicht ohne Nutzen sein werde.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
Einleitung	1
Der Kriegs-Train:	
Im Allgemeinen	5
Der Verpflegungstrain:	
Proviant-Kolonnen	6
Transportmaterial der Proviant-Kolonnen	7
Fuhrpark-Kolonnen	9
Transportmaterial der Fuhrpark-Kolonnen	10
Feldbäckerei-Kolonne	11
Transportmaterial der Feldbäckerei-Kolonne	12
Anstrich der Fahrzeuge des Verpflegungs-, Administrations- u. Truppen-Trains	12
Bekleidung und Beschirrung	12
Bekleidung der Mannschaften	13
Bekleidung der Offiziere	14
Beschirrung:	
Reitzeug	16
Geschirre	18
Sonstige Geschirr- und Stallsachen	20
Der Feld-Sanitäts-Train	22
Die Sanitäts-Detachements	22
Die Bestimmung der Detachements	22
Dienst der Krankenträger	23
Dienst des Trainpersonals auf dem Schlachtfelde	25
Die Feldlazarethe	26
Bestimmung der Feldlazarethe	27
Train-Dienstverhältnisse bei den Feldlazarethen	28
Die Lazareth-Reserve-Depots	29
Bestimmung der Lazareth-Reserve-Depots	30

Digitized by Google

Seite

Transportmaterial des Sanitäts-Trains 31
Schlußbetrachtung über Sanitäts- und Verpflegungs-Train 35
Das Pferde-Depot 37
Feld-Administrationen 39
Die General-Intendantur der Armee 40
Die Feld-Intendantur eines Armeekorps 41
Feld-Intendanturen bei den Divisionen resp. dem Kommandeur der Artillerie eines Armeekorps 42
Feld-Magazin-Verwaltungen 43
Kriegskasse 44
Die Feldpost-Anstalten 45
Das Etappenwesen 46
Das Eisenbahnwesen 50

Der Truppen-Train:

Zweck und Organisation 52
Personal 53
Das Transportmaterial 53
Bekleidung und Beschirrung 56
Verhalten der Truppen-Bagage in der Nähe des Feindes 59
Die Bagagen während des Gefechts 60
Das Marketenderwesen 62
Schlußwort 65

Anhang:

Die Verpflegung und das Transportwesen der preußischen resp. deutschen Armee während der Feldzüge 1864—66—70/71. Allgemeines 66
Feldzug 1864 67
Feldzug 1866 74
Feldzug 1870/71 83
Etatsmäßige Stärke des Kriegstrains nach der Ordre de Bataille sämmtlicher deutscher Armeen am 1. August 1870 111
Verlustliste des Trains im Kriege 1870/71 117

Digitized by Google

Einleitung.

Eine Armee stellt den Inbegriff einer Massenvereinigung gesunder, blühender Männer dar. Eine Armee in diesem Zustande zu bewahren heißt: — „sie schlagfertig zu erhalten" — und einer der wichtigsten Momente zur Erreichung dieses Zweckes im Felde ist „die Sorge für eine gute, reichliche, jeder Zeit bereite Verpflegung, mit einem gut organisirten Transportwesen." Für eine kräftige Unterstützung dieser unwandelbaren Grundlage jeder Kriegsführung ist ein in allen Theilen auf das beste und vollkommenste organisirtes Heerfuhrwesen unentbehrlich.

Wie die Gewalt der Feuerwaffen in ihrer fortschreitenden Entwickelung und die großen Erfahrungen eines in allen Richtungen ausgebildeten Kriegssystems stets einen leitenden Maßstab für kommende Kriege abgeben müssen — ebenso wird die moderne Kriegskunst — bei welcher die Kriege immer schneller geführt, die Schlachten immer blutiger sich gestalten werden — auch das Heerfuhrwesen nicht vernachlässigen dürfen, soll eine Armee stets marsch- und schlagfertig sein.

Von der Richtigkeit des Grundsatzes durchdrungen — daß die Strategie zumtheil auf Grundlagen beruht, die dem Wesen des Krieges und der Natur des Menschen entnommen, unwandelbare Wahrheiten in sich schließen und somit für alle

Digitized by Google

Zeiten und Verhältnisse gleiche Berechtigung behalten müssen — sehen wir, sowohl von den Ober-Feldherrn der alten wie von den meisten der modernen Heere, stets das Verpflegthum mit seinem unentbehrlichen Transportwesen ganz besonders beobachtet und geordnet. Es schreibt schon im 4. Jahrhundert ein römischer Heerführer: „der Mangel an Proviant rafft oft mehr Leute hin als die Schlacht und der Hunger würgt schrecklicher als das Schwert."

Ein anderer Feldherr des 17. Jahrhunderts, der kaiserliche General-Feldoberst Georg Basta, sagt in seinem Werke: „Vom Ampt und Befehl eines General-Feld-Obersten" unter anderem wörtlich:

„Vor allen dingen aber | soll er sich dessen befleissigen | dass er (der oberste Feldherr) sich bey jedermann mehr beliebet | als beförchtet macht. Welches dann insonderheit auff diese weise zu wegen gebracht | wann er verschafft | dass man allen Proviant nach Nothturft im Läger habe. Dann dadurch wird er seinem gantzen Heer die Liebe abgewinnen | beneben dem willigen vnd fertigen Dienst | den ihm seine angehörige leisten werden. Dann das zeuget die tägliche Erfahrung | dass ein Heer so mit aller Nothturft genugsam versehen | seinen Obersten nicht allein liebet | sondern sich auch williglich mit ihm in die grösste oder schrecklichste Gefahr begibt. Hergegen aber | wann er auss Vnverstand | Vnachtsamkeit oder Nachlässigkeit seines Obersten | muss Noth leiden | so stehet alles in eusserster Gefahr. Der Oberst ist verhasst | der Gehorsam ist gering | vnd geschiehet alles mit Vnwillen.

Ja er muss sich oftmals mit grossem Nachtheil in eine Schlacht begeben | oder eine gefährliche vnd schwerliche retirata thun | oder sonst noth halben einen gefährlichen Anschlag vor die Hand nehmen."

Ebenso finden wir fast in allen kriegswissenschaftlichen Schriften Friedrichs des Großen — besonders in seinen In-

Digitized by Google

struktionen für die Generäle — die Sorge für eine pünktliche und regelmäßige Feld-Verpflegung mit ihrem liirten Fuhrwesen, sich wie ein rother Faden durchschlängelnd, stets diese beiden Momente besonders stark betonend und hervorhebend, den Unterfeldherren ans Herz gelegt.

Den Artikel III seiner „Generalprinzipien des Krieges" beginnt der königliche Schriftsteller mit dem Satze: „Ein großer General sagte, wenn man eine Armee bauen wolle, müsse man mit dem Bauche, dem Fundament derselben anfangen", und in seinem Werke: „Geschichte meiner Zeit" sagt der fürstliche Sieger von 14 Feldschlachten wörtlich und klagt sich damit gleichsam selbst an: „Nie beging wohl ein General mehr Fehler als der König in diesem Feldzuge (1745 in Böhmen). Der erste Fehler von allen war gewiß der, daß er sich nicht hinlänglich mit Proviant, Magazinen und Transportmitteln versehen hatte, um sich wenigstens 6 Monate in Böhmen halten zu können. Es ist bekannt, daß man, wenn man das Gebäude einer Armee aufführen will, nie vergessen darf, daß der Magen das Fundament ist."

Ferner schreibt der ruhmbedeckte große König in den vorbezeichneten Generalprinzipien: „Ich theile diesen Gegenstand (den Unterhalt einer Armee) in zwei Stücke. Das erste betrifft den Ort wo und die Art, wie man Magazine anlegen soll und das zweite, wie man seinen Proviant benutzen und transportiren muß."

Diese hier angeführten, von Heerführern der verschiedensten Zeiten aufgestellten taktischen Theoremen bekräftigen unwiderleglich das Anerkenntniß der großen Bedeutung und Wichtigkeit eines gut organisirten Kriegstrains und Feld-Verpflegungssystems.

Auch die nichtdeutschen Kriege der neuesten Zeit — ich will hier nur an den russisch-türkischen erinnern — zeigen auf

Digitized by Google

das evidenteſte, wie verheerend der Hunger die Reihen der Kämpfer lichten, und welche ſchrecklichen Folgen der Mangel an Nahrung in ſanitärer und disciplinarer Hinſicht für eine Armee haben kann.

Das Verpflegungs- und Transportweſen — gleichſam wie die ſiameſiſchen Zwillinge mit einander verwachſen — ſpielen daher im Kriege eine bedeutende Rolle, von ihnen hing — je nach ihrer mangelhaften oder guten taktiſchen Organiſation und Leiſtungsfähigkeit — ſowohl in der alten wie in der modernen Kriegführung mehr oder weniger das Wohl oder Wehe eines Heeres ab — die Geſchichte liefert eine Menge derartiger Beiſpiele.

Im Jahre 1860 erfolgte, durch den damaligen Prinz-Regenten, Prinzen Wilhelm von Preußen, den nunmehrigen Deutſchen Kaiſer und König von Preußen, Wilhelm I., die Reorganiſation der Armee.

Eine naturgemäße Folge dieſer ſo ſegensreich gewordenen Heeresumbildung — ohne welche die Waffenerfolge von 1864, 1866 — 1870/71, und daher folgerichtig auch die Wiedergeburt und Neugeſtaltung Deutſchlands undenkbar geweſen wären — war die gleichzeitige Reorganiſation des Heerfuhrweſens. Von dem unfehlbar richtigen Gedanken durchdrungen, daß die Kraft der Heeresgliederung nur durch gleichzeitige Vervollkommnung aller ſeiner Beſtandtheile geſteigert werden könne, und daß der Train ein die Lebensfähigkeit jeder Heereszuſammenſetzung bedingendes, unzertrennliches Glied ſei, wurde die zu erfüllende Aufgabe von den damit betrauten Ober-Behörden mit hohem Verſtändniß erfaßt und dementſprechend gelöſt.

Bei der Reformirung des Heerfuhrweſens ging man von dem richtigen Grundſatz aus: „ſo wenig wie möglich Unnützes und Beſchwerliches, aber doch das für eine ins Feld rückende Armee abſolut Benöthigte, mitzuführen.

Digitized by Google

Der Kriegs-Train.

Die Kriegs-Formation des Trains, gleichwie die der anderen Waffen vollzieht sich durch die Friedensstämme und die desfallsigen Vorarbeiten. Mobilmachungspläne, sowie die darauf bezüglichen Etatsvorschriften gewähren allen auf Grund derselben in Thätigkeit tretenden Personen einen sicheren Anhalt.

Der gesammte Kriegs-Train besteht aus den mobilen Train-Bataillonen, den Administrations- und Truppen-Trains. Bei jedem Armeekorps wird aus dem Friedensstamm ein mobiles Train-Bataillon formirt. Dasselbe besteht aus:

dem Stabe,
5 Proviant-Kolonnen,
5 Fuhrpark-Kolonnen,
3 Sanitäts-Detachements,
1 Pferde-Depot und
1 Feld-Bäckerei-Kolonne.

Der jedem Armeekorps zugehörige Korps-Brücken-Train wird gleichfalls vom Train-Bataillon mobilisirt.

In der Regel bleiben die vorgenannten Train-Formationen mit Ausnahme der Sanitäts-Detachements und der Administrations-Trains direkt unter dem Befehle des Kommandeurs des mobilen Train-Bataillons.

Die mobilen Train-Bataillone behalten ihre Friedens-Benennungen. Die einzelnen mobilen Trainkörper werden nach

Digitized by Google

dem Armeekorps bezeichnet, und die gleichartigen erhalten laufende Nummern, z. B. Proviant-Kolonne Nr. 1. 2. 3. ꝛc. des x. Armeekorps.

Außer den voraufgeführten Trainbranchen gehören zu dem mobilen Train-Bataillon auch die 12 Feld-Lazarethe, die Etappen- und die Reserve-Trains eines Armeekorps.

Das gesammte Heerfuhrwesen gliedert sich, je nach der Bestimmung in: Verpflegungs-, Sanitäts-, Administrations-, Transport- und Truppen-Trains.

Der Verpflegungs-Train.

Den Verpflegungs-Train bilden die Proviant-, Fuhrpark- und Feldbäckerei-Kolonnen.

Die 5 Proviant-Kolonnen eines Armeekorps führen einen drei- bis viertägigen Bedarf an Mundverpflegung dem Korps nach. Sie bilden gleichsam eine Verpflegungs-Reserve, die da eintreten soll wo das Land, in welchem sich die Truppen augenblicklich befinden, allein nicht im Stande ist, dieselben zu ernähren.

Die höchsten Ansprüche in der Herbeischaffung des Proviants werden an die Proviant-Kolonnen in der Zeit der engen Konzentration der Truppen, namentlich aber auf dem Schlachtfeld, gestellt. In diesen Momenten werden die größten, aufopferndsten Leistungen von ihnen verlangt.

Finden keine Truppenbewegungen oder Kriegsoperationen statt, so werden die Kolonnen zum Transport von Lebensmitteln zwischen den Feld-Proviantmagazinen und den Truppen verwandt.

Mit Genehmigung des Korps-Kommandeurs können die Proviant-Kolonnen, im Falle ihrer Abkömmlichkeit, auch zum Transport Verwundeter vom Schlachtfelde benutzt werden.

Digitized by Google

Gewöhnlich werden die Proviant-Kolonnen als geschlossene Truppentheile zu verwenden sein, jedoch können sie auch, wenn kein anderes Fuhrwerk disponibel ist, während der Waffenruhe, wenn die kämpfenden Truppen in ausgedehnten, weiten Quartier-Rayons sich befinden, wagenweise den einzelnen Regimentern 2c., behufs Vermittelung der Heranschaffung der Lebensmittel, zwischen den Magazinen und den Truppenquartieren, zugetheilt werden. Diese Vertheilung wird jedoch derartig geschehen müssen, daß es den Kolonnen-Offizieren möglich bleibt, eine disciplinarische Kontrolle über die einzelnen Fuhrwerke zu üben.

Das Beladen der Fahrzeuge wird am besten so geschehen, daß jedes nur mit ein und demselben Verpflegungsartikel ausgestattet wird, um die Uebersichtlichkeit zu erleichtern. Nur dann, wenn eine schnelle Ausgabe des Proviants nothwendig wird, ist es vortheilhafter, wenn die einzelnen Wagen mit den verschiedenen zu einer Mundportion gehörigen Lebensmitteln — Brod und Viktualien — beladen werden.

Transport-Material der Proviant-Kolonnen.

Jede Proviant-Kolonne hat 30 vierspännige Proviant-, 1 vierspännigen Reservewagen und 1 sechsspännige Feldschmiede.

Die Kolonne wird in 2 Abtheilungen zu 16 Wagen, jede Abtheilung in 4 Zügen zu 4 Wagen, jeder Zug in 2 Sektionen zu 2 Wagen formirt.

Als Kommandeur fungirt gewöhnlich ein Rittmeister vom Train, welchem zur Unterstützung ein Sek.-Lieutenant beigegeben ist. Letzterer führt speciell die erste, der älteste Avancirte die zweite Abtheilung; die Züge und Sektionen werden von Unteroffizieren oder Gefreiten beaufsichtigt.

Die Proviant-Kolonnen sind zur Zeit noch mit Fahrzeugen verschiedener Bauart ausgerüstet, und zwar mit den Konstruk-

Digitized by Google

tionen 1859, 1867 und 1873, bei einzelnen Armeekorps befinden sich auch Fahrzeuge fremder Konstruktion. Die Wagen C. 59*) sind nach dem Langbaumsystem gebaut, weshalb ihr Lenkungswinkel nur sehr gering ist. Sie bestehen in der Hauptsache aus einem Ober- und einem Untergestell. Ersteres wird hauptsächlich durch den Wagenkasten, letzteres durch den Vorder- und Hinterwagen mit den Achsen und Rädern, welche mittelst des Langbaumes verbunden sind, gebildet.

Das Gewicht des Wagens beträgt circa 17 Centner und die Normalbelastung 18 Centner. Der Wagenkasten hat einen Ladungsraum von 3 Kubikmeter. Die Ladung wird durch einen Plan aus Segeltuch — welcher über die am Kasten angebrachten Bogen-Spriegel zu liegen kommt — geschützt. Vorn und hinten hat der Wagenkasten Kopfbretter, die herausgenommen werden können, um das Verladen zu erleichtern. Zum Fortschaffen von Schanzzeug und sonstigen größeren Vorrathsgegenständen — jedoch nur zum eigenen Gebrauch in der Kolonne — sind an den Fahrzeugen besondere Beschläge angebracht. Die Fahrzeuge C. 67 und C. 73 sind zur Erreichung höchster Lenkbarkeit nach dem Protzsystem mit unterlaufenden Vorderrädern gebaut, wodurch der Lenkungswinkel ein ganz bedeutender wird, so daß ein Kehrtmachen auf der Stelle möglich ist. Die Verbindung zwischen Vorder- und Hinterwagen wird durch den Protzkasten (der vordere untere Theil des Wagenkastens) hergestellt, in dessen Boden sich das Protzloch für den Protznagel befindet. Jeder Wagen besteht aus dem Vorder- und Hinterwagen. Ersterer hat ein Untergestell, auf dessen Vorderachse sich der Protznagel befindet, letzterer besteht aus einem Ober- und Untergestell. Zum Obergestell gehört der Wagenkasten, dessen vorderer Theil

*) C. heißt Konstruktion.

Digitized by Google

den Bocksitz bildet, und der Protzkasten, welcher Vorder- und Hinterwagen verbindet.

Das Innere des Wagenkastens ist bei C. 67 von oben durch einen auf 4 Spriegeln ruhenden Plan von Segeltuch, bei C. 73 durch einen der Länge nach getheilten, nach beiden Seiten hin zum Aufklappen eingerichteten Deckel geschützt. Die Hemmvorrichtung besteht bei C. 67 aus einer Bremse und Hemmschuh, bei C. 73 nur aus der Bremse.

Zum Fortschaffen des Schanzzeugs und der Vorrathsstücke sind ebenfalls an den einzelnen Fahrzeugen besondere Beschläge angebracht. Das Gewicht eines Wagens beider Konstruktionen beträgt circa 20 Centner, die Normalbelastung 17 Centner und der Ladungsraum 2,5 Kubikmeter.

Die sechsspännige Feldschmiede C. 59 ist nach dem sogen. Balancirsystem gebaut, besteht aus dem Vorderwagen oder Protze und dem Hinterwagen oder der eigentlichen Schmiede. Beide Theile haben jeder ein Untergestell, auf welchen bei der Protze der Kohlenkasten, beim Hinterwagen der Schmiede-Apparat mit Blasebalg und Werkzeugkasten angebracht ist.

Der vierspännige Pack- resp. Reservewagen C. 59 ist im Allgemeinen wie der Proviantwagen derselben Konstruktion gebaut, nur daß der Wagenkasten von oben durch einen festen, mit präparirter Segelleinwand bezogenen Deckel geschlossen wird.

Die Fuhrpark-Kolonnen, eine Institution, welche erst nach dem Feldzuge 1870 ins Leben trat, von denen jedes Armeekorps fünf mitführt, und eine für die Etappeninspektion bereit stellt, sollen die Proviant-Kolonnen bei Erfüllung ihrer Aufgabe unterstützen. Sie sind gleichsam wandelnde Magazine, die gewöhnlich mit derartigen Verpflegs-Bedürfnissen ausgestattet sind, welche die Proviant-Kolonnen nicht mitführen, wie z. B. mit Hafer, Heu, Stroh oder mit

Digitized by Google

solchen Lebensmitteln, bei denen voraussichtlich bald ein stärkerer Konsum eintreten kann.

Auch sind sie weniger als die Proviant-Kolonnen geeignet, während der Operationen der kämpfenden Truppen, letzteren unmittelbar zu folgen.

Während der Waffenruhe werden sie gleichfalls, wie die Proviant-Kolonnen, zum Transport von Proviant jeglicher Art, zwischen den Central-Proviant-Stapelplätzen, den Bahnhöfen, den Zwischenmagazinen und den Truppen verwandt.

Die Fuhrpark-Kolonnen bei den Etappen-Inspektionen, welche letztere meist mit so viel Kolonnen, als die Armee-Abtheilung, zu der die Inspektion gehört, Armeekorps hat, ausgerüstet sind, haben die Nachfuhr von Verpflegungsgegenständen für die operirenden Armeen auszuführen.

Im übrigen können sie auch zum Verwundeten- und Krankentransport im Nothfalle herangezogen werden, jedoch auch nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Korps-Kommandeurs.

Auch bei den Fuhrpark-Kolonnen ist ein Zertheilen möglichst zu vermeiden, ist aber bei den Truppen Mangel an geeignetem Fuhrwerk, so werden in erster Linie diese Kolonnen zu Abkommandirungen einzelner oder mehrerer Wagen heranzuziehen sein.

Die Ladung geschieht artikel- und nicht portionsweise.

Transport-Material der Fuhrparks-Kolonnen.

Jede Fuhrpark-Kolonne hat 82 zweispännige Fahrzeuge. Sie werden in 2 Abtheilungen zu 41 Wagen, jede Abtheilung in 5 Zügen zu 8 resp. 9 Wagen und jeder Zug in 2 Sektionen getheilt. Das Kommando, die Führung der Abtheilungen, Züge und Sektionen ist gleich dem für die Proviantkolonnen Festgesetzten.

Digitized by Google

Die Fuhrparks-Kolonne ist gewöhnlich, außer den 80 zweispännigen Landwagen, mit 2 Eskadron-Packwagen ausgerüstet, oder mit 1 sechsspännigen resp. vierspännigen Feldschmiede. Der Eskadron-Packwagen, von denen es zwei Konstruktions-Arten (von 1870 und 1872) giebt, dient gleichzeitig als Gepäckwagen und als Feldschmiede, indem an seinem Hinterwagen ein sogenannter Schmiedeapparat angebracht ist. Das Fahrzeug besteht aus dem Vorder- und Hinterwagen. Ersterer hat ein Untergestell mit Achse und Rädern, letzterer ein Obergestell, welches aus dem Protzkasten mit Klappthür nach vorn und dem Wagenkasten mit zwei Abtheilungen besteht. In der hinteren Abtheilung befindet sich der Blasebalg für den Schmiedeheerd. An beiden Seiten des Blasebalgs befindet sich je ein Kohlenkasten.

Die hintere Kopfwand des Wagens ist mit Eisenblech bekleidet. An der Sattelseite befindet sich die Balgenstange, mittelst welcher der Blasebalg in Thätigkeit gesetzt wird. Durch die Quer- und Längsschwellen des hinteren Theiles des Wagens, welche über den Kasten hinausreichen, wird der Heerdträger gebildet, auf welchem der eiserne Schmiedeheerd ruht, welcher einen Heerddeckel hat, der beim Gebrauch in die Höhe geklappt werden kann, und so eine Schutzwand für den Hinterwagenkasten bildet. Unterhalb des Heerdes befindet sich noch ein eiserner Kohlenkasten für den ersten Handgebrauch.

Zur Verbindung des Feuerungsheerdes mit dem Blasebalg dient ein Verbindungsrohr und ein in dem Kopf des Balgen angebrachtes Balgenrohr.

Die Feldbäckerei-Kolonne eines Armeekorps hat hauptsächlich die Aufgabe, den Bedarf an Brod und Zwieback für die Truppen zu beschaffen, besonders in den Fällen wo derselbe nicht anderweitig gedeckt werden kann.

Digitized by Google

Das Back-Personal wird meistens in größere, dem Kriegsschauplatze nahegelegene Orte, zum Erbacken des Brodes ꝛc. abkommandirt.

Die bei der Kolonne befindlichen Schlächter sollen Viehheerden nachtreiben und den nöthigen Fleischbedarf ausschlachten.

In solchen Fällen, wo es an geeigneten Ortschaften fehlt, kann die Herstellung des Brotes auch in den von den Reserve-Bäckerei-Kolonnen mitzuführenden eisernen Backöfen, deren Aufstellung durch die bei denselben befindlichen Maurer geschieht, stattfinden. Die Feldbäckerei-Kolonne wird von einem Premier-Lieutenant kommandirt, und hat außer den nöthigen Trainmannschaften an Backpersonal: Oberbäcker und Bäcker, ferner verschiedene Handwerker als: Oberschlächter, Schlächter, Obermaurer, Maurer, Schmied, Stellmacher, Sattler, Böttcher und Tischler.

Transportmaterial der Feldbäckerei-Kolonne.

An Fahrzeugen führt die Kolonne mit: 1 vierspännigen Backrequisitenwagen und 1 vierspännigen Reservewagen, sowie die nöthigen Reit- und Zugpferde.

Anstrich der Fahrzeuge des Verpflegungs-, Administrations- und Truppen-Trains.

Sämmtliche Fahrzeuge vorbenannter Train-Formationen haben einen grauen Anstrich, die einzelnen Wagen sind bei jeder Formation mit fortlaufender Nummer versehen.

Die Signatur — welche die Trainformation, das Armee-Korps, die laufenden Nummern des mobilen Trainkörpers und der Fahrzeuge angiebt — befindet sich bei allen Wagen auf der Sattelseite oder an der hinteren Wagenkastenwand.

Bekleidung und Beschirrung.

Bei vorgenannten und bei den nachfolgenden Train-

Digitized by Google

formationen ist die Bekleidung ebenso die Beschirrung eine gleiche; weshalb dieselben vorweg einer allgemeinen kurzen Beschreibung unterzogen werden sollen.

Bekleidung.

1. Mannschaften.

Waffenrock: dunkelblau Tuch; Kragen, Aufschläge (schwedische), Achselklappen und Vorstöße hellblau. Knöpfe gelb. Beim Garde-Bataillon auf jeder Kragenseite und jedem Aufschlage zwei weiße Litzen; auf den Achselklappen der Linien-Bataillone die rothe Bataillonsnummer.

Feldmütze von dunkelblauem Tuche mit hellblauen Besatzstreifen und gleichfarbigem Vorstoß am Deckel; auf den Besatzstreifen vorn die schwarz-weiße Kokarde.

Czakos leichte nach oben zugeschrägte mit Nacken- und Augenschirm, schwarz-ledernem Kinnriemen und schwarz-weißem Feldzeichen oben an der Vorderseite versehene Kopfbedeckung.

Beim Garde-Bataillon vorn den neusilbernen Gardestern; bei den Linien-Bataillonen der messingne heraldische Adler mit den Buchstaben „F. R.“. Zur Parade beim Garde-Bataillon weißen, bei den übrigen Bataillonen schwarzen herabhängenden Haarbusch.

Beinkleider von dunkelblau-melirtem Tuche eng anliegend, auf der Innenseite mit schwarzem Lederbesatz; ohne farbige Biese; dazu

Stiefel, welche bis zur Kniekehle reichen und über die Hose gezogen werden.

Mäntel von dunkelgrauem Tuche, lang, die Aermel mit Umschlag; vorn eine Reihe von 6 flachen Knöpfen; auf jeder Schulter eine Achselklappe mit einem flachen Knopfe oben; hinten in der Taille einen Satz zum Verengern.

Die Achselklappe beim Garde-Bataillon ist hellblau; bei

Digitized by Google

den übrigen Bataillonen dunkelblau mit hellblauem Vorstoß und rother Bataillons-Nummer.

Kavallerie-Säbel an weißem, über den Rock zu schnallendem Gehänge mit schwarzledernem Faustriemen.

Kartouche schwarz-ledern, an weißem, über die linke Schulter gelegtem und mit messingnen Beschlägen versehenem Bandoulier; auf der Kartouche der Ladestock mit zwei Schlaufen befestigt; der Kartouchedeckel ist bei dem Garde-Bataillon mit dem messingnen Gardestern geziert, bei den übrigen Bataillonen ohne Beschlag.

Karabiner.

Außerdem gehört zur Bekleidung resp. Ausrüstung des Mannes: die Stallhose von Drillich, eine Drillichjacke, Halsbinde und Handschuhe von grau-melirtem Tuche.

2. Offiziere.

Dieselben tragen keine Czakos, sondern Infanterie-Helme neuerer Art wie die Offiziere der Infanterie, beim Garde-Bataillon vorn der Garde-Adler mit silbernem Stern, sowie weißen Haarbusch, bei den Bataillonen Nr. 1 bis 11 und 15 der heraldische Adler mit den Buchstaben „F. R.“ und schwarze Haarbüsche; beim Bataillon Nr. 14 der Badische Greif.

Der Waffenrock hat dieselbe Form und die nämlichen Abzeichen wie derjenige der Mannschaften, nur sind bei dem Garde-Bataillon die Litzen am Kragen und an den Aufschlägen von Gold; die Achselklappe bei den Mannschaftsröcken wird durch die Epaulettehalter (Passanten) mit silberner zweimal schwarz-durchzogener Tresse und den Epaulettes oder den Feldachselstücken ersetzt.

Die Epaulettes haben goldene Halbmonde, hellblaue tuchene Epauletteselder mit der Nummer des Armee-Korps

Digitized by Google

— beim Garde-Bataillon ohne Nummer. Der obere Theil der Epaulettes (Schieber) ist mit einer gleichen silbernen Tresse wie die Epaulettehalter eingefaßt. Das Unterfutter der Epaulettes und der Passanten ist ponceauroth. Auf den Epaulettesfeldern befinden sich die Rangabzeichen, goldene Sterne, und zwar für Premier-Lieutenants und Obrist-Lieutenants ein Stern; für Rittmeister (Hauptleute) und Obersten zwei Sterne. Außerdem haben die Stabsoffiziere (Majors, Oberst-Lieutenants und Obersten) an den Halbmonden der Epaulettes lange dünne silberne Kandillen-Franzen.

Für den kleineren Dienst können statt der Epaulettes Feld-Achselstücke getragen werden, bestehend für die Lieutenants, Hauptleute und Rittmeister aus einer einen Zoll breiten silbernen, an den Rändern mit zwei schwarzen Längsstreifen versehenen Tresse mit Einfassung und hellblauem Tuchfutter — bei den Stabsoffizieren aus einem verschlungenen silber-schwarzen Schnurgeflecht mit tuchenem hellblauem Futter, Nummern und Rangsterne wie bei den Epaulettes.

Dunkelblaue Ueberröcke mit hellblauen Kragen und Vorstößen, zwei Reihen glatten gelben Knöpfen, à 6 Stück.

Paletot von grau-melirtem Tuch, Kragen innen dunkelblau, außen hellblau mit dunkelblauem Vorstoß.

Beinkleider von dunkelblau-melirtem Tuche, in den Stiefeln zu tragen und eng anschließend ohne Biese.

Stiefel, langschäftig bis zur Kniekehle reichend.

Kavallerie-Säbel mit gußstählernem Korbgefäß am weißlackirten Kavallerie-Koppel unter den Rock geschnallt, dazu das silberne Portepée an einem schwarzledernen, silberdurchflochtenen Faustriemen.

Die Train-Offiziere tragen ferner, wenn sie nicht die Adjutantenschärpe anzulegen haben, außer der silbernen

Digitized by Google

Schärpe, eine kleine schwarzlackirte Kartouche, deren Bandoulier und Schnallen golden; das innere Futter des Kartouchenbandouliers hat die Grundfarbe des Waffenrocks (dunkelblau). Auf dem Deckel der Kartouche ist beim Garde-Bataillon der neusilberne Gardestern, bei dem Linien-Bataillon der Königliche Namenszug „F. R. W.“ mit Königlicher Krone.

Beschirrung.

1. Das Reitzeug.

Dasselbe wird eingetheilt in Zaum- und Sattelzeug.

Das Zaumzeug eines Reit- oder Sattelpferdes besteht aus Halfter, Trensengebiß mit Zügeln und Stangenzaum, die Sattelpferde der Zweispänner haben nur Halfter und Trensengebiß mit Zügeln.

Die Zäumung aller Handpferde besteht nur aus Halfter und Trensengebiß mit Zügeln.

Die Halfter — zugleich Kopfgestell der Trense — besteht aus Kopfstück, Backenstück mit Schieber, Stirnriemen, Nasenriemen, Kinnstück mit Schieber, Kehlriemen mit Schieber, Verbindungsstück mit Schieber, Schlaufe mit Knopf, zwei viereckigen Halfterringen und je einer Lederöse innerhalb des Kopf- und Backenstücks für den Knebel der Trense.

Das Trensengebiß mit Zügeln besteht aus dem Gebiß, 2 Kettchen mit Knebeln und 2 Zügeln. Das Gebiß, aus Eisen, besteht aus 2 Hälften, welche in der Mitte durch ein Gelenk verbunden und an den Enden mit den Zügelringen versehen sind.

Die Kettchen mit Knebeln dienen zum Einknebeln des Gebisses in die viereckigen Halfterringe; dieselben sind an den Zügelringen angebracht. Die Zügel sind mit ihrem einen Ende in die Zügelringe eingenäht. Von den Zügeln unter-

Digitized by Google

scheidet man zwei Arten, und zwar solche für Sattel- und solche für Handpferde. Bei ersteren ist der linke kürzer und hat am obern Ende eine Schnalle; der rechte Zügel ist am obern Ende mit einer Schnallstrippe versehen; diese wird in die Schnalle des linken Zügels eingeschnallt, durch die Schlaufe gesteckt und dann auf dem Schieber aufgenäht, so daß die Zügel länger und kürzer, aber nicht auseinandergeschnallt werden können.

Von den Zügeln für Handpferde ist der linke mit einer Handschlaufe versehen und wird nach dem obern Ende zu schmäler; der rechte ist mit einer Schnalle und einer untergesetzten Schnallstrippe zum Ausbinden des Pferdes eingerichtet, daher auch Ausbindezügel genannt.

Der Stangenzaum besteht aus dem Hauptgestell, den beiden Zügeln und der eisernen Stange oder Kandare. Das Hauptgestell wird aus dem Kopfstück und dem Backenstück gebildet; beide sind am untern Ende mit Schnalle und untergesetzter Schnallstrippe zum Einschnallen in die Stange versehen. Am obern Ende hat das Backenstück eine Schnalle, das Kopfstück eine Schnallstrippe.

Die Zügel sind am obern Ende über einen Lederkeil zusammengenäht und haben jeder am untern Ende eine Schnalle mit untergesetzter Schnallstrippe zum Einschnallen in die Stange; der linke Zügel ist 4 Centimeter länger als der rechte; auf beiden Zügeln bewegt sich zum bessern Halten für den Reiter ein geflochtener Schieber.

Die Stange oder Kandare besteht aus dem Mundstück, den beiden Bäumen oder Balken, 2 Federhaken und der Kinnkette.

Die Wassertrense dient zum gewöhnlichen Reiten und besteht aus dem Hauptgestell, den beiden Zügeln und dem Gebiß, letzteres ist stärker und seine Zügelringe sind bedeutend größer wie bei dem Trensengebiß.

Digitized by Google

Der Sattel. Zu einem vollständigen Sattel gehört der Sattelbock, die Bekleidung und Ausrüstung. Der Sattelbock besteht aus den beiden hölzernen Trachten, dem eisernen Vorder- und Hinterzwiesel, welche die Trachten mit einander verbinden und zur Anbringung des Sitzriemens dienen.

Zur Bekleidung des Bockes rechnet man diejenigen Theile, welche fest mit ihm verbunden sind; und zur Ausrüstung desselben im allgemeinen diejenigen Stücke, welche nur lose durch Schnallen am Bock befestigt oder gar nicht fest mit ihm verbunden sind.

An den Trachten werden die Steigriemen mit den Steigbügeln aus Eisen angeschnallt. Auf den Sitzriemen wird das Sitzkissen gelegt, welches aus weichem Leder, Leinewandfutter und Haarpolsterung besteht.

Zum Festhalten des Kissens dient der Obergurt mit Kreuz- und Zugriemen.

Zur Befestigung des Hintergepäcks dient eine Garnitur Packriemen zu 3 Stück, von denen die beiden äußeren länger als der mittlere ist, und außerdem einen zweiten Schnallstößel haben.

Zum Verpacken der Sachen des Mannes dienen ein Paar lederne Packtaschen, welche vorn am Sattelbock befestigt werden.

Zu den Reiter-Sätteln gehört noch das Vorderzeug, die Hufeisentasche und die Sattelüberdecke aus dunkelblauem Tuche mit hellblauen, tuchenen Besatzstreifen und Vorstoß.

2. Die Geschirre.

Für gewöhnlich werden die Fahrzeuge des Kriegstrains vierspännig gefahren; nur die älteren schweren Feldschmieden C. 59 sind sechsspännig; Administrationsfahrzeuge und Packwagen gewöhnlich zweispännig.

Digitized by Google

Der vierspännige Geschirrzug besteht aus den Stangen- und Vordergeschirren; beim sechsspännigen Zug treten noch die Mittelgeschirre hinzu; Vorder- und Mittelgeschirre sind im Allgemeinen gleich. An jedem Paar Geschirre unterscheidet man das Sattel- und das Handgeschirr.

Das Vorder- oder Mittelgeschirr besteht aus dem Kumt, dem Schwanzriemen und den Geschirrtauen mit Zubehör; zum Stangengeschirr gehört außer diesen Theilen noch der Umgang, und zu jedem Handgeschirr ein Kammkissen mit 2 Hufeisentaschen.

Die Stangenkumte der Vier- und Sechsspänner haben einen Brustriemen mit kurzer Koppel; die für Zweispänner einen Brustriemen mit Brustring zur Verbindung des Kumts mit der Steuerkette am Fahrzeug.

Karrengeschirre.

Da zur Zeit noch Medicin- und Packkarren beim Kriegstrain vorhanden sind, so soll dieser Geschirre auch hier noch gedacht werden.

Die Karren werden gewöhnlich mit 2 Pferden bespannt, von denen das eine als Gabelpferd, das andere als Vorder- oder Nebenpferd geht.

Die Zäumung jedes Karrenpferdes besteht aus Halfter und Trensengebiß mit Zügeln; für das Nebenpferd solche für Sattel-, für das Gabelpferd solche für Handpferde.

Das Gabelpferd erhält einen Sattel, den sogen. Tragesattel; derselbe besteht aus 2 Trachten, 2 eisernen Bügeln, dem Trageblech und der Bekleidung; im übrigen ist das Geschirr wie das für Stangenpferde der Vierspänner eingerichtet; die Zugtaue haben jedoch doppelte Tauketten und vorn 2 Aufhaltestößel. Die doppelten Ketten dienen zum Vorspannen des Nebenpferdes.

Digitized by Google

Das Geschirr des Nebenpferdes ist im Allgemeinen wie ein Vordergeschirr für Vierspänner eingerichtet.

3. Sonstige Geschirr- und Stallsachen.

Das Unterkumt, welches ungefähr die Form eines Kumts hat, ist aus Leinewand mit Rehhaarpolsterung gefertigt; es hat den Zweck bei Pferden, deren Geschirrkumte nicht gut passen, das Durchziehen derselben zu verhindern, oder wenn sich ein Pferd durchgezogen hat, eine weiche, den Druck des Lederkumts mildernde Unterlage zu geben.

Die Halfterkette von Eisen dient zum Befestigen des Pferdes im Stall.

Der Woylach ist eine große weiß-wollene Decke und hat die Bestimmung, die Pferde gegen plötzliche Temperatur-Veränderungen im Stalle zu schützen; und beim Reiten als Unterlage unter dem Sattelbock zu dienen; oder beim Handpferde das Kammkissen darauf zu legen.

Der Deckengurt besteht aus einem breiten Gurtbande mit Schnalle und Schnallstrippe und dient zum Festhalten des aufgelegten Woylachs.

Das Beinleder. Jeder Fahrer vom Sattel ist mit einem solchen versehen, welches den rechten Unterschenkel desselben gegen das Drängen des Handpferdes und gegen das Schlagen der Deichsel schützen soll.

Die Lederpeitsche, zu Hülfen und zu Strafen für das Handpferd bestimmt, hat einen Stiel aus Fischbein und Peitschenrohr, ist mit Garn und Leder umflochten, unten mit Griff und Handschlaufe, oben mit einer Lederstrippe versehen.

Die Trainpeitsche, eine gewöhnliche Fuhrmannspeitsche, ist für den Fahrer vom Bock bestimmt.

Die Kreuzleine wird gebraucht beim Fahren vom Bock oder wenn beim Vier- und Sechsspänner der Vorder- resp.

Digitized by Google

Mittelreiter fehlt und der Stangenreiter dann auch die Vorderpferde mit der Leine fahren muß.

Die Striegel und die Kardätsche bilden das Putzzeug für die Pferde. Erstere ist aus Eisen gefertigt, an der untern Seite mit Schienen und an der obern Seite mit einem Riemen versehen, letzterer dient zum Durchstecken der Hand für eine sichere Handhabung. Die Kardätsche ist eine große Bürste mit abgerundeten Ecken; quer über das Blatt geht ein Riemen zum Untergreifen der Hand.

Die Futtersäcke dienen zum Transport des Hartfutters. Man unterscheidet Reitfuttersäcke und große Futtersäcke.

Der Fouragestrang dient zum Transport von Grünfutter auf Pferden; es ist ein langer Strick, welcher an dem stärkeren Ende mit einer Oese und einem eisernen Ring versehen ist.

Der Freßbeutel dient als Krippe beim Füttern der Pferde außerhalb des Stalles; es ist ein Beutel von wasserdichtem Stoff, unten abgerundet und mit Gurtband besetzt; am obern Ende hat der Beutel Schnallstößel und Strippe von Gurtband zur Befestigung am Kopfe des Pferdes.

Das Kochgeschirrfutteral dient zum Transport und zur besseren Sicherung des Kochgeschirrs gegen äußerliche Beschädigungen. Das Futteral ist aus sehr starkem Leder mit festem Deckel, aber ohne Boden, gefertigt. Um das Herausfallen des Kochgeschirrs nach unten zu verhindern, dienen 2 Schnallstößel mit Schnallstrippen, welche kreuzweis über einander liegen; oben an der dem Pferde zugekehrten Seite befindet sich ein Lederstück mit Oesen, behufs Befestigung des Futterals an dem Sattel.

Digitized by Google

Der Feld-Sanitäts-Train.

Derselbe wird gebildet durch die Sanitäts-Detachements, Feldlazarethe und Lazareth-Reserve-Depots.

Die Sanitäts-Detachements.

Für jedes Armeekorps sind 3 Sanitäts-Detachements bestimmt, welche mit laufender Nummer und dem Armeekorps bezeichnet werden (z. B. Sanitäts-Detachement Nr. 1, 2, 3 des x Armeekorps).

Die Detachements Nr. 1 und 2 werden je einer Infanterie-Division des Armeekorps zu dem sie gehören, das dritte der Korps-Artillerie, zugetheilt, welch letzteres zur unmittelbaren Verfügung des General-Kommandos verbleibt.

Jedes Sanitäts-Detachement besteht aus: 1 Rittmeister als Kommandeur, Lieutenants, Sanitätsoffizieren, Feldapotheker, Zahlmeister, 1 Feldwebel, Krankenträger, dem nothwendigen Hülfs-Sanitäts-Personal und den Trainmannschaften mit Aufsichtspersonal, 8 zweispännigen Krankentransportwagen, 2 zweispännigen Sanitätswagen, 2 zweispännigen Packwagen mit den benöthigten Reit- und Zugpferden.

Die Bestimmung der Detachements.

Die Sanitäts-Detachements folgen den Truppen unmittelbar ins Gefecht und treten in Wirksamkeit, sobald Verluste eintreten.

Die Befehle über ihre Bewegung erhalten dieselben, soweit sie den Divisionen zugetheilt sind, von dem Divisions-Kommandeur, welcher auch in jedem einzelnen Falle bestimmt, ob das ganze Detachement oder nur eine Sektion desselben in Thätigkeit tritt. In gleicher Weise bestimmt derselbe, ob

Digitized by Google

unter gewissen Verhältnissen, wie bei ausgedehnter Gefechtslinie, beide Sektionen selbstständig an verschiedenen Orten thätig sein, sowie erforderlichenfalls, ob die bereits etablirten Truppenverbandplätze fortbestehen, oder in den Hauptverbandplatz aufgehen sollen.

Das ausführende Organ des Divisions-Kommandeurs bezüglich des Vorstehenden ist der Divisionsarzt, welcher, wenn Gefahr im Verzuge ist, diese Anordnung selbst zu treffen und dem Divisions-Kommandeur hiervon Meldung zu machen hat. Entsprechend gestaltet sich das Verhältniß bei dem der Korps-Artillerie zugetheilten Sanitäts-Detachement, welches für das Gefecht zur Verfügung des kommandirenden Generals verbleibt.

Die Sanitäts-Detachements haben die Aufgabe, mit den Aerzten und dem Hilfs-Personal und Sanitäts-Material den Hauptverbandplatz zu errichten und durch ihre Krankenträger unter dem Befehl des Detachements-Kommandeurs die Verwundeten aufzusuchen, welche sie vermittelst des Transportmaterials der ärztlichen Hülfe auf dem Verbandplatze zuführen.

Die Gesammt-Funktionen der Sanitäts-Detachements zerfallen in zwei besondere Dienstzweige: in den Sanitäts- und den Train-Dienst. Der erstere gehört ausschließlich dem ärztlichen Ressort an und soll hier speciell nicht weiter berührt werden.

Der Traindienst bei den Sanitäts-Detachements theilt sich in zwei Gruppen, und zwar in: **Dienst der Krankenträger** und **Dienst des Trainpersonals.**

Dienst der Krankenträger.

Die Krankenträger der Sanitäts-Detachements sind dazu bestimmt: während des Gefechts, sowie nach demselben die Verwundeten aufzusuchen und zu laben, ihnen Gepäck nebst

Digitized by Google

Waffen abzunehmen, die beengenden Kleidungsstücke zu lösen, die Verwundeten sodann ohne Aufenthalt der ärzlichen Hülfe auf dem Hauptverbandplatz zuzuführen, oder auf dem Schlachtfelde die bezüglichen, ihnen ärztlicherseits gezeigten Hülfeleistungen zu verrichten resp. Nothverbände anzulegen.

Behufs der Aufsuchung und des Transports der Verwundeten führt oder entsendet der Kommandeur des Sanitäts-Detachements die in zwei Zügen unter je einem Offizier formirten Krankenträger — oder nach Umständen auch nur einen Zug — nachdem dieselben mit Transport-, Verband- und Labemitteln ausgerüstet sind, auf das Gefechtsfeld.

Während des Gefechts benutzen die Offiziere und Unteroffiziere des Detachements nöthigenfalls die Trillerpfeifen, um die Aufmerksamkeit des Mannes auf den Vorgesetzten zu lenken.

Die Tragen- resp. Trägerrotten zum Aufsuchen der Verwundeten werden nach den Befehlen der Offiziere von den Unteroffizieren oder Gefreiten oder den sonst dazu bestimmten Leuten geführt.

Die vorgefundenen, marschunfähigen Verwundeten werden von den Krankenträgern, nachdem sie zunächst gelabt und, wenn nicht ein Arzt gleich zur Stelle sein kann, mit der ersten Hülfe versehen sind, vorschriftsmäßig und der Art der Verwundung entsprechend auf die Trage gelegt, und nun mit der größten Vorsicht und Schonung zu den Krankentransportwagen oder zum Hauptverbandplatz getragen.

Gepäck und Waffen der Verwundeten sind von der Reserverotte — welche zur Ablösung der Trägerrotte bestimmt ist — zu tragen; bei der Ablösung übernimmt die Trägerrotte die Sachen der Verwundeten. Auf den Krankentransportwagen werden diese Gegenstände an den dazu bestimmten Stellen untergebracht. Die Gewehre sind vor dem

Digitized by Google

Transport zu entladen, doch darf dies niemals durch Abschießen geschehen.

Dienst des Trainpersonals auf dem Schlachtfelde.

Die Krankentransportwagen mit dem Train-Aufsichtspersonal halten zwischen der Gefechtsstelle und dem Verbandplatz des Sanitätsdetachements möglichst in gedeckter Stellung, die Pferde nach der Richtung des Hauptverbandplatzes.

Dieser Platz zum Aufstellen der Wagen heißt der „Wagenplatz".

Jeder Krankentransportwagen wird nach Aufnahme zweier Schwerverwundeter in den Wagenkasten und geeigneter Leichtverwundeter auf den Vordersitz des Wagens, von einem Gefreiten der Krankenträger begleitet, welcher während des Fahrens die nöthige Hülfe zu leisten hat. Auf schlechten und holprigen Wegen, wie überhaupt auf schwierigem Terrain ist das Handpferd erforderlichenfalls durch einen neben demselben hergehenden Mann zu führen.

Nachdem die Krankentransportwagen auf dem Verbandplatz des Detachements angekommen sind, nehmen die Lazarethgehülfen und Militairkrankenwärter die Verwundeten aus den Wagen mit den Tragen heraus, bringen sie auf letzteren an die angewiesenen Lagerstellen, heben sie dort vorsichtig von den Tragen ab und legen sie nieder.

Hierauf werden die frei gewordenen Tragen — auch die von den bis zum Verbandplatz von den Krankenträgern Getragenen — gereinigt und wieder in die Wagen geschoben resp. in die für die Reservetragen bestimmte Vorrichtung auf dem Verdeck des Wagens gelegt. Demnächst gehen die Wagen so schnell wie möglich nach dem Halteplatz wieder zurück, um neue Verwundete aufzunehmen.

Digitized by Google

Auf dem Wege zum Halteplatz dürfen die Wagen behufs der Aufnahme etwa ihnen entgegen kommender Tragen mit Verwundeten nur auf den Befehl von Offizieren und Aerzten Halt machen.

Die Krankenträger, welche auf den wieder vorgehenden Wagen keinen Platz gefunden haben, folgen letzteren mit ihren Tragen unverweilt zu Fuß.

Die Bewachung der Fahrzeuge und des Materials geschieht stets durch die eignen Mannschaften — hauptsächlich durch die Krankenträger — des Detachements.

Die Feldlazarethe.

Die Feldlazarethe gehören zu den Feld-Administrationen des Armeekorps. Jedes mobile Armeekorps hat 12 Feldlazarethe, von denen jedes zur Aufnahme von 200 Verwundeten eingerichtet ist.

Sie werden mit fortlaufender Nummer innerhalb des Armeekorps bezeichnet.

Jede Reservedivision erhält in der Regel 3 Feldlazarethe. Sie werden als Reserve-Feldlazarethe bezeichnet und führen nach der Mobilmachung innerhalb ihrer Division durchlaufende Nummern. Das Personal eines Feldlazareths umfaßt: 1 Chefarzt, Stab- und Assistenzärzte, Feldapotheker, Lazareth-Inspektor, Rendant, Oberlazarethgehülfen als Lazarethaufseher, Lazarethgehülfen, Militärkrankenwärter und das nöthige Trainpersonal unter Aufsicht eines Train-Wachtmeisters, der unmittelbar unter dem Befehl des Chefarztes steht — Trainoffiziere befinden sich bei den Lazarethen nicht.

Das chirurgisch-medizinische, das pharmazeutische und das Oekonomie-Material entspricht dem vollständigen Bedarf für 200 Kranke und wird in 2 zweispännigen Sanitätswagen, 3 Oekonomie-Utensilienwagen und 1 Packwagen fortgeschafft.

Digitized by Google

Die Einrichtung der Feldlazarethe läßt eine Theilung in zwei Sektionen zu, so daß nöthigenfalls jede Sektion sich selbstständig etabliren kann.

Bestimmung der Feldlazarethe.

Die Feldlazarethe stehen zur Verfügung des kommandirenden Generals resp. des Kommandeurs einer selbstständigen Division.

Dem Ermessen des Generalkommandos bleibt es anheim gestellt, geeigneten Falls die Zutheilung von Feldlazarethen zu den Divisionen zu verfügen — auch damit sie im Bedarfsfalle zur Unterstützung auf dem Hauptverbandplatze des Sanitäts-Detachements rechtzeitig zur Stelle sein oder ihre Etablirung ohne Zeitverlust bewirken können.

Die Befehle über die Verwendung der Feldlazarethe, ihre Bewegung und Etablirung erfolgen von dem kommandirenden General resp. Divisions-Kommandeur an die Chefärzte. Letztere haben auch alle für die Innehaltung der Marschbefehle erforderlichen Anordnungen zu treffen. Hat ein Armeekorps oder eine selbstständige Division nach größeren Verlusten keine dem Bedarf entsprechende Zahl von Feldlazarethen mehr, so ist beim Armee-Ober-Kommando Aushülfe zu beantragen.

Durch die Etappen-Inspektion wird der Nachschub der etablirten oder sonst zurückgebliebenen Feldlazarethe zum Armeekorps beschleunigt, damit es im Bedarfsfalle an solchen nicht fehle.

Die Feldlazarethe sind vorzugsweise dazu bestimmt, die während der Schlacht von den Verbandplätzen der Sanitäts-Detachements, den Truppen-Verbandplätzen oder unmittelbar von dem kämpfenden Theil der Armee kommenden Verwundeten in möglichster Nähe des Schlachtfeldes in Pflege zu nehmen.

Digitized by Google

Sofern Feldlazarethe für diesen eigentlichen Zweck beim Gefecht nicht von vornherein zur Verwendung gelangen, kann das ärztliche und Sanitäts-Hülfspersonal und nöthigenfalls auch das Material derselben zur Unterstützung der Aufgaben des Sanitäts-Detachements — namentlich auf deren Hauptverbandplatz — vorübergehend verwendet werden.

Train-Dienstverhältnisse bei den Feldlazarethen.

Der Chefarzt führt den Befehl über das Feldlazareth. Das gesammte militairische, ärztliche und administrative Personal hat seinen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten. Für Ordnung und Disciplin auf dem Marsche hat der Train-Wachtmeister zu sorgen, wobei er die Anweisungen des Chefarztes unbedingt zu befolgen hat.

Für die gute Konservation und den Ersatz des Feldgeräths, der Bekleidung, Ausrüstung und Bewaffnung des Trainpersonals, des Sanitäts-Hülfspersonals einschließlich der Militair-Krankenträger hat der Chefarzt Sorge zu tragen, und wird hierbei durch den Train-Wachtmeister unterstützt.

Außerdem liegt dem Train-Wachtmeister Nachstehendes ganz besonders ob:

angemessene Eintheilung der dem Lazareth überwiesenen Pferde, als Reit- resp. Zugpferde;

Vertheilung der Train-Soldaten, als Stangen- resp. Vorderreiter, und Eintheilung der Beritte;

richtige Verpassung und Behandlung der Geschirre und sonstigen Pferdeausrüstung;

gute Pflege der Pferde und deren Hufbeschlag;

strenge Ordnung und Disciplin unter den Trainmannschaften und dem militairischen Sanitäts-Hülfspersonal;

Digitized by Google

Instandhaltung der Bekleidung ꝛc. der Reitzeugstücke, Geschirre und Fahrzeuge, sowie Nachweis derselben.

Die Bewachung und Sicherung der Fahrzeuge und deren Inhalt geschieht auf Märschen und bei vorübergehenden Kantonnements nach den Befehlen des Chefarztes durch die eignen Mannschaften.

Eine etwa nöthig werdende militairische Sicherung eines etablirten Feldlazareths hat der Chefarzt bei der nächsten Etappenbehörde zu beantragen. Die Besprechung des rein sanitären Dienstes bei den Feldlazarethen wird hier nicht beabsichtigt, da dieser Dienstbetrieb nicht in den Rahmen dieses Werkes gehört (die Kriegs-Sanitäts-Ordnung vom 10. Januar 1878 giebt hierüber den besten Aufschluß).

Zu bemerken bleibt noch, daß die sämmtlichen Fahrzeuge der Sanitätsbranchen einen **blauen** Anstrich, an der Sattelseite eine Vorrichtung zum Aufstecken einer Neutralitätsflagge (weiß mit rothem Kreuz) und an beiden Seiten des vorderen Theils des Wagenkastens ein weißes Feld mit rothem Kreuz (gemäß der Genfer-Konvention) haben.

Die Lazareth-Reserve-Depots.

Zur Reserve an Sanitätsmaterial wird jeder Etappen-Inspektion mit der Mobilmachung ein Lazareth-Reservedepot nebst einer dazu gehörigen Trainkolonne von 20 Fahrzeugen überwiesen.

Das Personal besteht aus: 1 Premier-Lieutenant als Kommandeur, Sekonde-Lieutenant, dem übrigen Verwaltungs- und dem Trainpersonal.

Näheres ergiebt der Kriegs-Verpflegungsetat.

Digitized by Google

Bestimmung der Lazareth-Reserve-Depots.

Aus ihnen wird der Bedarf der Truppen, Sanitäts-Detachements, Feldlazarethe und sonstigen Kriegsheilanstalten an Material für die Krankenpflege — soweit solcher nicht durch Beschaffung an Ort und Stelle der betreffenden mobilen Sanitätsbehörden sicher zu stellen ist — entnommen.

Die Lazareth-Reserve-Depots führen die Nummer der Etappen-Inspektion, zu welcher sie gehören.

Der Premier-Lieutenant ist der Kommandeur des Depots. Er hat Disciplinargewalt sowohl über das Train- wie Beamtenpersonal, in den in der Instruktion gestellten Grenzen.

Die Verwendung der Reservedepots erfolgt nach besonderer Anordnung der Etappen-Inspektion, zu welcher dasselbe gehört.

Bei der Aufstellung desselben ist auf die Ermöglichung eines schnellen Nachschubs und einer raschen Versorgung der Feld-Sanitätsanstalten mit den erforderlichen Gegenständen Bedacht zu nehmen.

Der Standort der Reservedepots wird in der Regel der Etappenhauptort oder doch möglichst in dessen Nähe sein.

Wird die Entfernung der Feldarmee von diesem Orte zu groß, so wird von der Etappen-Inspektion auf der Etappenstraße entweder das Depot selbst oder ein verhältnißmäßiger Theil desselben vorgeschoben.

Dies hat namentlich dann in ausgiebiger Weise zu geschehen, wenn Schlachten bevorstehen, um den zu errichtenden Lazarethen ꝛc. möglichst schnell und reichlich Vorräthe jeglicher Sanitätserfordernisse, Labemittel, Krankenzelte ꝛc. zuführen zu können.

Die Heranschaffung der Vorräthe in möglichster Nähe der etablirten Lazarethe wird dann hauptsächlich der Trainkolonne des Depots, welche noch durch von der Etappen-Inspektion

Digitized by Google

zu requirirende Fuhrwerke verstärkt werden kann, obliegen, falls nicht passende Eisenbahnverbindung oder die Benutzung der Feldpost angängig oder diese Arten von Kommunikationen nicht schnell genug die Beförderung des requirirten Materials vermitteln können.

Die etablirten, insbesondere die der Etappen-Inspektion unterstellten Feldlazarethe sollen jedoch, soweit es irgend möglich ist, ihren Ersatzbedarf an Sanitätsmaterial, mittelst ihrer eignen Fahrzeuge abholen.

Die Fahrzeuge, Beschirrung 2c. der Train-Kolonne der Reserve-Depots sind in den Kriegsbeständen der Traindepots nicht vorhanden. Diese Ausrüstung wird vielmehr, wie die der Fuhrparks-Kolonnen, vom Lande erst bei einer Mobilmachung gestellt.

Transportmaterial des Sanitäts-Trains.

Der Krankentransportwagen bei den Sanitäts-Detachements ist zur Aufnahme von 2 Schwer- und 3 Leichtverwundeten eingerichtet; erstere werden auf Krankentragen liegend im Innern des Wagenkastens, letztere auf den Sitzkasten transportirt.

Zur Vermeidung von Erschütterungen beim Fahren ist der Wagen mit Federn versehen. An jeder Röhrscheibe aller vier Räder und an jeder Endkappe des Brackholzes ist ein Fußtritt angebracht.

Der Wagenkasten zur Aufnahme der Schwerverwundeten ist durch eine gepolsterte und mit Segeltuch überzogene Scheidewand der Länge nach in 2 Abtheilungen getheilt; die Decke ruht auf Ständern; die Seitenwände und die Rückwand können beliebig ganz oder theilweise durch Gardinen von wasserdichtem Segeltuch geschlossen werden.

Die Wagen sind zur Erreichung höchster Lenkbarkeit nach

Digitized by Google

dem Protzsystem gebaut und können in Folge der unterlaufenden Vorderräder auf der Stelle Kehrt machen.

Von den fortzuschaffenden Krankentragen stehen zwei im Innern des Wagenkastens auf dem Boden, die fünf Reservetragen finden Aufnahme in der auf dem Wagenverdeck befindlichen eisernen Gabelvorrichtung.

Um die Krankentransportwagen bei Nacht als solche erkennen zu können, haben dieselben an jeder Seite der obern, vorderen Kastendecke eine Laterne mit rother Scheibe, welche während des Nichtgebrauchs in einem hölzernen Kasten verpackt wird.

Die Sanitätswagen unterscheiden sich in solche für Sanitäts-Detachements und solche für Feld-Lazarethe und sind bestimmt zum Fortschaffen der Verbandmittel, chirurgischen Instrumente, Apothekergeräthe und Arzneimittel; bei den Detachements auch noch der Oekonomiegeräthe und Labemittel.

Während die Fahrzeuge für Feldlazarethe mehr Arzneimittel aufnehmen, führen die für Detachements hauptsächlich ein größeres Quantum von Verbandmitteln mit, und ist dementsprechend die innere Einrichtung beider Arten verschieden.

Aeußerlich unterscheiden sich beide Sanitätswagen nur dadurch, daß die für Detachements zwei Eimer mit Kochapparaten in Eimerkörben (unter dem Boden des Hinterwagens hinter der Achse), die für Lazarethe nur einen Eimer (unter dem Boden des Hinterwagens auf der Sattelseite vor der Achse) mitführen; und durch ein auf dem Verdeck der Fahrzeuge für Detachements angebrachtes eisernes Gitter mit Drahtgeflecht, welches zur Aufnahme größerer medicinisch-chirurgischer Geräthe bestimmt ist. Innerhalb dieses Gitters, zunächst der hintern Seite, ist außerdem ein oben offener hölzerner Kasten zur Aufnahme einiger kleinerer Geräthe angebracht. Geschützt gegen die Witterungseinflüsse wird das

Digitized by Google

auf dem Deck des Wagens untergebrachte Material durch einen Plan von Leder, der mittelst Schnallstößel und Strippen an das Gitter befestigt wird.

Bei den Sanitätswagen der Feldlazarethe fehlt diese gitterartige Umfassung auf dem Verdeck des Wagens, und wird auf demselben auch kein Material verpackt.

Zur besseren Konservirung der in den Sanitätswagen untergebrachten Gläser, Büchsen 2c. ruhen die Wagenkasten auf Druckfedern; Vorder- wie Hinterwagen haben je 2 Seitenfedern, ersterer außerdem hinten noch eine Querfeder. Protz- und Sitzkasten haben die Klappthür an der Zugseite.

Die obere Abtheilung des Wagenkastens enthält auf jeder Seite zwei durch besondere, seitlich zu öffnende Thüren, verschlossene Abtheilungen, sowie noch eine Abtheilung unter dem Wagenverdeck, welche durch eine über den hinteren Thüren befindliche Klappe zugänglich ist.

Die hintere Abtheilung des Wagenkastens, durch zwei Flügelthüren verschlossen, ist in ihrer innern Eintheilung für Feldlazarethe und Detachements verschieden. Bei ersteren dient sie mit ihrer ganzen Tiefe für Schiebekasten mit Fächern, in welche Apothekenstandgefäße gestellt werden; bei den für Detachements ist nur ein am Ende befindlicher Theil für Standgefäße eingerichtet; der nach vorn gelegene Theil öffnet sich nach dem Ausschnitt für die Vorderräder, ist mit einer Klappthür versehen und dient zur Aufnahme von Verband- und Labemitteln.

Das Bodenbrett und die gewölbte mit Eisenblech beschlagene Decke des Wagenkastens stehen nach hinten über letzteren hinaus; hierdurch wird für den Apotheker der erforderliche, seitwärts durch die geöffneten Flügelthüren gegen Wind und Regen geschützte Feld-Receptirtisch gebildet.

Beide Arten Sanitätswagen werden zweispännig vom

Digitized by Google

Bock aus gefahren, die Bremsvorrichtung wird von hier aus gleichfalls gehandhabt, und sind nach dem Protzsystem gebaut, also mit Unterlenkbarkeit, so daß mit ihnen auf der Stelle Kehrt gemacht werden kann.

Der Packwagen neuester C. ist bei den Detachements und Feldlazarethen ebenfalls verschieden in seiner Bauart; beide werden jedoch zweispännig vom Bock gefahren, auch von hier die Bremse gehandhabt.

Die Normalbelastung beträgt 8 Centner, in deren Grenzen die etatsmäßig mitzuführenden Gegenstände in dem Ladungsraum des Wagens bequem untergebracht werden können.

Die Konstruktion ist das Protzsystem mit Unterlenkbarkeit. Das Obergestell des Hinterwagens der Packwagen für **Feldlazarethe** besteht aus dem Protzkasten mit Klappthür nach vorn und dem in zwei Abtheilungen senkrecht getheilten Wagenkasten. Die vordere derselben ist kleiner und bildet zugleich den Bocksitz mit Lehnstützen, Lehne und Schnürringen; sie ist durch eine Thür von der Sattelseite zugänglich.

Die hintere Abtheilung ist durch zwei Einlageboden in drei Fächer getheilt und wird durch zwei Flügelthüren mit einer Verschlußstange geschlossen; die Wagendecke hat einen Eisenblechbeschlag.

An den Seiten des Wageukastens und im Ausschnitt für die Vorderräder befinden sich Vorrichtungen und Beschläge zur Anbringung des Schanzzeugs.

Der Packwagen neuester C. für Sanitäts-Detachements ist ähnlich dem vorbeschriebenen und hat mit letzterem gleiche Räder, Achsen und Vordergestell. Das Obergestell des Hinterwagens ist jedoch etwas länger, hat an den Seiten eine Vorrichtung zur Anbriugung je eines Vorrathrades, bestehend aus zwei eisernen Radhaltern, einem Lager für den Stoß des Rades, sowie Ringe zum Anbinden desselben.

Digitized by Google

Das Obergestell besteht aus dem Protzkasten mit Klappthür nach vorn, einen den Bocksitz bildenden mit Lehnstützen, Lehne und Schnürringen versehenen Sitzkasten, ebenfalls mit Klappthür nach vorn und dem durch einen wagerechten Einlageboden (in gleicher Höhe mit dem oberen Rande für den Durchlauf der Räder) in 2 Abtheilungen getheilten Wagenkasten. Die obere bis an den Sitzkasten reichende Abtheilung, von der Sattelseite durch eine Doppelflügelthür, von der Rückseite durch eine große Klappthür zugänglich, hat an der Handseite eine kleine Abtheilung zur Aufnahme der Verbindezeltstangen, welche sich unter dem Bocksitz fortsetzt und in einem Kasten von Eisenblech endet, dessen vordern Abschluß das Fußbrett bildet. Die untere Abtheilung wird durch einen Einlageboden nochmals in 2 Fächer getheilt und durch eine Doppelflügelthür geschlossen.

Auf der Wagendecke ist ein länglich viereckiger Kasten zur Aufnahme von Material angebracht.

Zum Transport des Materials der Lazareth-Reserve-Depots sind besondere Militair-Fahrzeuge nicht vorhanden. Dasselbe wird vielmehr auf requirirten Landwagen, in besonders vorgeschriebenen Kisten verpackt, fortgeschafft; so lange der Eisenbahntransport angängig, wird dieser gewählt.

Der Anstrich sämmtlicher Sanitätsfahrzeuge ist **blau**, die Bezeichnung derselben ähnlich wie die des Verpflegungstrains.

Schlußbetrachtung über Sanitäts- und Verpflegungstrain.

Der Sanitätstrain (speciell die Sanitäts-Detachements) befindet sich den kämpfenden Truppen gegenüber sofern in einer übleren Lage, daß er, unmittelbar den letzteren ins

Digitized by Google

Gefecht folgend, den Feind nicht mit der Waffe in der Hand ins Auge schauen kann, sondern bei Ausübung seines Humanitätsdienstes den feindlichen Mordgeschossen nur Zielobjekte darbietet — und so fürs Vaterland gleichfalls blutet. Die Verlustlisten des letzten glorreichen vaterländischen Krieges dokumentiren dies genügend.

Nach dem höchst beachtenswerthen, mit einem unermüdlichen Sammelfleiß zusammengestellten statistischen Werke des Dr. Engel über die Gesammtverluste der deutschen Armee im letzten französischen Feldzuge — kommen auf je 1000 Mann der Etatsstärke des, anscheinend gegen äußere Gewalt sicher gestellten Trains — 2 Mann durch feindliche Geschosse getödtet und 24 Mann durch innere Krankheiten gestorben, also auf je 1000 Mann ein Gesammtverlust von 26 Köpfen, während der Gesammtverlust bei der Artillerie resp. Kavallerie durchschnittlich 27 Mann auf je 1000 Mann beträgt, von denen circa 10 Mann durch äußere Gewalt getödtet sind. Diese exorbitante Sterblichkeit beim Train im Verhältniß zu der bedeutend überwiegenden numerischen Stärke der anderen Waffen glaubt der vorerwähnte Statistiker dadurch begründet, daß die Trainmannschaften mehr in nähere Berührung mit den Feld-Sanitäts-Anstalten und mit den Kranken überhaupt als die anderen Truppen kommen, und auch wohl zumtheil auf die geringere physische Beschaffenheit der beim Train eingestellten Leute zurückzuführen sei.

Von der größten Wichtigkeit für eine Armee ist es, daß die Verpflegungs- wie Sanitätstrains taktisch gut organisirt und an lebendem und todtem Material so reichlich ausgestattet sind, daß sie eine möglichst größte und dauernde Leistungsfähigkeit, verbunden mit einer beharrlichen Beweglichkeit entwickeln können.

Beide Kategorien von Trains beleben bei dem kämpfenden

Digitized by Google

Krieger die moraliſche Kraft — ja ſelbſt den Muth und die Ausdauer — wenn er weiß, daß hinter ihm ein Heerestheil folgt, der nach heißer Schlacht, nach vollſtändiger Erſchöpfung, die nöthigen Lebensbedürfniſſe und ſonſtige phyſiſche Erquickungen zuführt; oder ihn — wenn er hülflos auf dem Schlachtfelde ſchwer verwundet hingeſtreckt — bald dem Kriegsgetümmel und mörderiſchen Geſchoſſen entreißt, um ihn der ſorgſamſten ärztlichen und leiblichen Pflege zu übermitteln.

Gegenüber den Kampfwaffen erſcheint der Train in dem Verhältniß einer Unterſtützungstruppe für die Förderung der taktiſchen Thätigkeit der erſteren.

Das Pferde-Depot.

Das Pferde-Depot ſoll einen Theil des Abganges an Pferden und Trainſoldaten bei den Truppen erſetzen und umgekehrt, Pferde und Trainſoldaten, welche bei Truppen disponibel werden, ſowie Beutepferde oder die Reſultate größerer Pferde-Requiſitionen in Feindesland aufnehmen.

In den Zeiten ſchneller Operationen wird ein Empfang von Pferden aus dem Pferde-Depot meiſt unmöglich werden. Das Depot marſchirt dann in der Regel bei den hinterſten Trains. Treten ruhigere Zeiten ein, ſo iſt es zweckmäßig, dasſelbe bis dahin, wo die größte Truppen-Anſammlung ſtattfindet, ſchnell vorzuziehen, damit namentlich die Offiziere, die Ober-Militair-Beamten ꝛc., welche Pferde zu empfangen haben, unſchwer perſönlich im Depot die Auswahl treffen können.

Darüber, ob die Reihenfolge unter den Empfangs-Berechtigten bei Auswahl von Erſatzpferden durch das Datum der Anweiſung oder etwa, wo viele gleichzeitig zu empfangen haben, durch das Loos feſtzuſetzen iſt, kann der kommandirende General beſtimmen. Auch kann letzterer Einzelnen, deren

Digitized by Google

Dienstleistungen resp. Dienststellungen erfordern, daß sie besonders gut beritten sind, ein Vorzugsrecht einräumen.

Die Pferde-Depots sind verpflichtet, Offizieren 2c., welche Pferde zu empfangen haben, die Besichtigung und, soweit es möglich ist, auch die Prüfung derselben zu gestatten und jede mögliche Auskunft zu ertheilen.

Ist das Pferde-Depot durch Requisitionen in Feindesland und durch Beutepferde nicht komplet zu halten, so kann das General-Kommando die Nachführung von Ersatzpferden aus der Heimath veranlassen, oder den Ankauf von Pferden an Ort und Stelle befehlen. Das Kriegsministerium kann für solche Fälle einen Maximalpreis festsetzen.

Pferde, die Eigenthum von Offizieren, Aerzten und Beamten des Deutschen Heeres sind, dürfen nur, wenn ihre Besitzer todt oder durch Verwundung, Krankheit und Abkommandirung auf lange Zeit dem Dienst im Felde entzogen sind, unter Zustimmung der Besitzer oder deren rechtmäßigen Erben, worüber der betreffende Truppentheil oder die Behörde schriftliche Erklärungen herbeizuführen und dem Pferde-Depot mitzutheilen hat, gegen Entrichtung des von 2 Offizieren und einem Roßarzt festzustellenden Taxwerthes übernommen werden.

Wenn Stäbe und Truppentheile, die nicht zum Korpsverbande gehören, auf das Pferde-Depot mit angewiesen werden, so müssen denselben die diese betreffenden Requisitionen durch das Generalkommando, welchem das Depot unterstellt ist, zugehen.

Werden bei Truppen Handpferde so zahlreich, daß sie beschwerlich fallen, so können dieselben mit dem zu ihrer Pflege nöthigen Personal dem Pferde-Depot zeitweise attachirt werden.

Pferde, die voraussichtlich längere Zeit krank sind, werden, wenn sie transportfähig, dem Kranken-Pferde-Depot der

Digitized by Google

Etappen-Inspektion zugeführt, anderen Falles unter Angabe des Ortes, wo sie stehen geblieben, und der Person, der sie übergeben sind, demselben per Nationale überwiesen.

Auch gesunde Pferde, diese aber nur mit Genehmigung des kommandirenden Generals, können, wenn das Pferde-Depot zu sehr anschwillt, dem Kranken-Pferde-Depot der Etappen-Inspektion attachirt werden.

Pferde, die Eigenthum von Truppentheilen sind und sich zeitweise beim Pferde-Depot befinden, dürfen nur in dringenden Fällen mit Genehmigung des General-Kommandos und vorbehaltlich der Rückgabe, als Ersatzpferde ausgegeben werden.

Das Pferde-Depot hat genaue Kontrole über alle zur Einnahme und Ausgabe kommenden Pferde zu führen.

Das Pferde-Depot wird von einem Rittmeister kommandirt, dem Sekonde-Lieutenant, Zahlmeister, Roßarzt und das nöthige Trainpersonal zur Seite stehen. Der etatsmäßige Pferdebestand ist circa 200 Pferde.

Feld-Administrationen.

Es sollen hier diejenigen Administrationen in Betrachtung gezogen werden, welche infolge ihrer Berufsthätigkeit mit dem Heerfuhrwesen mehr oder weniger in nähere Berührung kommen.

An Stelle der im Frieden bestehenden Korps-Intendanturen treten während des Krieges für die mobile Armee:

a) für den Bewaltungsdienst:

die General-Intendantur,
die Armee-Intendantur,
die Feld-Korps-Intendantur,
die Feld-Divisions-Intendantur.

Digitized by Google

b. für den Sanitätsdienst:

der Korps-Generalarzt,
der Divisionsarzt,
der Feldlazareth-Direktor.

Außerdem bestehen zur speziellen Handhabung des Verwaltungsdienstes bei jedem Armeekorps unter den Korps- resp. den Feld-Intendanturen der Divisionen, oder des Kommandeurs der Artillerie, die sog. Administrationsbranchen als:

die Feld-Magazin-Verwaltungen,
die Feldposten und
die Kriegskassen.

Die General-Intendantur der Armee.

Der Chef dieser obersten mobilen Verwaltungsbehörde ist gewöhnlich der im Frieden im Kriegsministerium als Direktor des Militair-Oekonomie-Departements fungirende höhere Offizier. Er führt im mobilen Verhältniß den Titel: General-Intendant der Armee.

Seine Aufgabe ist, nach den Direktiven des General-Inspekteurs des Etappen- und Eisenbahnwesens, — welcher wiederum seine Anweisungen vom Chef des General-Stabes der Armee erhält — die Leitung der militair-ökonomischen Angelegenheiten der Truppen und Militairbehörden auf dem Kriegsschauplatze zu handhaben.

Er bildet bezüglich der administrativen Maßregeln seines Ressorts auf dem betreffenden Kriegstheater den einheitlichen Mittelpunkt für alle einschlägigen Angelegenheiten. Zu seiner Unterstützung sind ihm 1 Lieutenant als Adjutant, 1 Armee-Intendant, Feld-Intendantur-Sekretäre und Assistenten beigegeben.

Ausgerüstet ist die Behörde mit 1 zweispännigen Re-

Digitized by Google

gistraturwagen, den nöthigen Reit- und Zugpferden und Trainsoldaten.

Die Feld-Intendantur eines Armeekorps.

Der Chef dieser Behörde führt die Bezeichnung „Feld-Intendant.“ Derselbe steht der gesammten Administration des mobilen Armeekorps vor. Die Sorge für die Verpflegung und sonstigen ökonomischen Bedürfnisse der Truppen ꝛc. ist seine Hauptaufgabe.

Persönlich steht er unter dem Befehl des kommandirenden Generals und gehört zu dessen beständiger Umgebung; in seinem Verhältniß als Referent im Bureau des General-kommandos ist er auch von den Anordnungen des Chefs des Generalstabes abhängig. Außerdem ist der Feld-Intendant in administrativer Beziehung dem General- resp. Armee-Intendanten und in weiterer Instanz dem Kriegsministerium untergeordnet.

Dem Feld-Intendanten sind die Feld-Administrationen des mobilen Korps als Verwaltungsorgane unmittelbar untergeben, und zwar: die Feld-Intendanturen der Divisionen und Korps-Artillerie, die Kriegskasse, die Feldmagazin-Verwaltungen, die Feldlazarethe und die Feldpost.

Ueber die beabsichtigten Bewegungen und Unternehmungen wird der Feld-Intendant durch den Chef des Generalstabes unterrichtet, damit er seinerseits die betreffenden untergebenen Behörden mit entsprechender Instruktion versehen kann.

Während der Schlachten und Gefechte darf der Feld-Intendant den kommandirenden General nur auf dessen ausdrücklichen Befehl verlassen, muß sich jedoch auch dann, wenn nicht ganz besondere Umstände es anders gebieten, in der Nähe des Schlachtfeldes aufhalten, um jeder Zeit zur Ausführung der Befehle des General-Kommandos bereit zu sein

Digitized by Google

und je nach dem Gange der Schlacht die Dispositionen über die beweglichen Magazine, Fortschaffung, Verpflegung und Unterbringung der Verwundeten treffen zu können.

Durch die von den Administrationen einzureichenden resp. einzufordernden Rapporte erhält sich der Intendant stets in genauer Kenntniß von den vorhandenen Hülfsmitteln, damit er dem kommandirenden General, resp. der vorgesetzten Ober-Verwaltungsbehörde die nöthigen Mittheilungen machen kann.

Zu dem Ressort des Intendanten gehören auch die ökonomischen Angelegenheiten des Hauptquartiers des General-Kommandos.

Der Feld-Intendant mit dem ihm beigegebenen Bureau-Personal, die Feld-Intendanturen bei den Divisionen und der Korps-Artillerie bilden die Intendantur eines mobilen Armeekorps.

Feld-Intendanturen bei den Divisionen resp. dem Kommandeur der Artillerie eines Armeekorps.

Die Vorsteher dieser Feld-Intendanturen sind in ihrem Wirkungskreis das, was der Intendant für das Korps sein soll. Zum Divisions-Kommandeur und dem Generalstabs-Offizier der Division resp. dem Kommandeur der Artillerie eines Armeekorps stehen sie in demselben dienstlichen und geschäftlichen Verhältniß, wie der Feld-Intendant zum kommandirenden General und dem Chef des Generalstabes. Inwieweit die Verwaltungsangelegenheiten der Trains und der Feldlazarethe den Feld-Intendanturen bei den Divisionen ꝛc. zuzuweisen, bestimmt der Intendant des Korps nach Maßgabe der Verhältnisse.

Außer dem Feld-Intendantur-Vorstand gehören zu dieser Behörde: Feld-Intendantur-Sekretäre, Expedienten und Assistenten. Ausgerüstet ist dieselbe mit 1 zweispännigen Registratur-

Digitized by Google

wagen, den nöthigen Zug- und Reitpferden, und dem Trainpersonal.

Feld-Magazin-Verwaltungen.

Die Feld-Magazin-Verwaltungen sind die Organe der Feld-Intendanturen zur Beschaffung, Verwaltung, Ausgabe und Verrechnung der Verpflegungsbedürfnisse der mobilen Truppen.

Man unterscheidet folgende mobile Verwaltungen:

Feld-Haupt-Proviantamt bei jedem Armee-Ober-Kommando und jedem Armeekorps je Eins,

Feldproviantämter, bei jeder Division und der Korps-Artillerie je Eins,

Feldbäckerei-Amt bei jedem Armeekorps Eins.

Die Mobilmachung dieser Feld-Magazin-Verwaltungen erfolgt gleichzeitig mit der der übrigen Administrationsbranchen.

Die Trainsoldaten, Fahrzeuge, Pferde und die übrige nach den Feldetats vorgeschriebene Ausrüstung werden durch das Train-Bataillon überwiesen.

Die Feld-Beamten des Beurlaubtenstandes werden von den Intendanturen einberufen.

Die Wirksamkeit der Feld-Magazin-Verwaltungen beginnt zu dem Zeitpunkt, mit welchem die Feld-Intendanturen die Verpflegung der mobilen Truppen übernehmen; wenn nicht besondere Verhältnisse es nöthig machen, daß das Personal der Feld-Magazin-Verwaltungen schon früher bei Etablirung von Magazinen für die Feld-Armee und zu sonstigen Aufträgen im Interesse des Verpflegungsdienstes Verwendung finden.

Der Dienst der Feld-Magazin-Verwaltungen besteht hauptsächlich in der Versorgung der Truppen mit eisernen Portionen und Rationen beim Eintritt der Mobilmachung,

Digitized by Google

Verpflegung während der Eisenbahntransporte und fortwährender Bereithaltung aller Verpflegungsmittel, während der Dauer der Konzentrirung der Armee und während der Zeit der Operationen, wozu für letztere beiden Fälle besondere Magazine errichtet werden. Das Feld-Haupt-Proviantamt eines Armeekorps hat als Vorstand: einen Feld-Proviantmeister, ferner: Feld-Magazin-Kontroleure und Assistenten. Ausgerüstet ist dasselbe mit 1 zweispännigen Registraturwagen, den nöthigen Zug- und Reitpferden und dem Trainpersonal.

Das Personal eines Feld-Proviantamts besteht aus: Feld-Magazin-Rendant, Kontroleur, Feldmagazin-Assistenten, Aufseher. Ferner erhält dasselbe 1 zweispännigen Registraturwagen, die nöthigen Zug- und Reitpferde und das nothwendige Trainpersonal.

Das Feld-Bäckereiamt hat Rendant, Kontroleur, Assistenten, Backmeister, 1 zweispännigen Registraturwagen mit den nothwendigen Zug- und Reitpferden und dem Trainpersonal.

Kriegskasse.

Während des Kriegszustandes wird eine General-Kriegskasse in Berlin und für jedes Armeekorps eine Korps-Kriegskasse gebildet. Letztere bewirkt für Rechnung der General-Kriegskasse diejenigen Einnahmen und Zahlungen im Bereiche des mobilen Armeekorps, zu denen sie entweder durch allgemeine Vorschriften autorisirt oder durch besondere Ordres angewiesen wird. Die Feld-Intendantur des betreffenden Armeekorps ist ihre unmittelbare vorgesetzte Behörde, welcher die Leitung und Beaufsichtigung des Geschäftsbetriebes obliegt.

An Beamten-Personal hat die Korps-Kriegskasse: 1 Kriegszahlmeister als Vorstand, Kassirer, Buchhalter, Assistenten, Kassendiener; an militairischem Personal: einen Train-Unteroffizier und die nöthige Zahl Trainsoldaten.

Digitized by Google

Ferner 3 vierspännige Kassenwagen und die nöthigen Zug- und Reitpferde.

Die Feldpost-Anstalten.

Die Feldpost-Anstalten sind dazu bestimmt, im Interesse der Armee für die schleunige und sichere Beförderung der Dienstbriefe und der sonst vorkommenden dienstlichen Sendungen, soweit sich solche zum Feldpost-Transport eignen; ferner der Privatbriefe, Postkarten, Zeitungen und Privat-Geldsendungen nach und von der Armee zu sorgen und die Ueberweisung von Geldbeträgen mittelst Postanweisung von der Armee nach der Heimath zu vermitteln.

Die Feldpost-Anstalten gliedern sich in: Feldpost-Aemter und Feldpost-Expeditionen.

Behufs Kontrolirung des posttechnischen Betriebs derselben ist ein Feld-Ober-Postmeister, welcher sich beim großen Hauptquartier befindet, bei der Armee, und Armee-Postdirektoren bei den Etappen-Inspektionen.

Das Personal eines Feldpost-Amtes besteht aus: 1 Feld-Postmeister als Vorstand, Feldpost-Sekretäre, Feldpost-Schaffner, Postillone, Trainsoldaten. Ausgerüstet sind dieselben mit 3 Briefpostwagen, 1 zweispännigen Requisitenwagen und den nöthigen Zug-, Reit- und Estafetten-Pferden.

Eine Feldpost-Expedition hat als Vorstand 1 Feld-Ober-Postsekretär, welchem Feldpost-Sekretäre, Feldpost-Schaffner, Postillone assistiren. Außerdem zum Betrieb des Postdienstes: 2 Briefpostwagen, 1 zweispännigen Requisitenwagen, die nöthigen Zug-, Reit- und Estafetten-Pferde und die etatsmäßige Zahl Trainsoldaten.

Digitized by Google

Das Etappenwesen.

Die Aufgabe des Etappen-Wesens besteht hauptsächlich:

in der Heranziehung des Nachschubes aller Bedürfnisse für die Armee;

in der Zurückführung des von der Armee zeitweise oder dauernd abgehenden todten und lebenden Materials, sowie der gewonnenen Trophäen, Waffen und Kriegsbeute;

in der Unterbringung, Verpflegung resp. Wiederherstellung der zu und von der Armee gehenden Personen, Pferde und Gegenstände, wenn und so lange deren Verbleib innerhalb des Bereichs der Etappen-Behörden zu erfolgen hat;

in der Erhaltung und Sicherung der Verbindungslinie der Armee innerhalb des von den Etappen-Behörden verwalteten Gebietes, also in der Erhaltung, Wiederherstellung und Neuherstellung von Landstraßen, Brücken, Telegraphenlinien und Postverbindungen, sowie in der militairischen Besetzung und Vertheidigung sämmtlicher Kommunikationen, in der Handhabung der Polizei auf den Etappenlinien und in deren Rayons;

in der Organisation und Verwaltung des betretenen feindlichen Gebietes, bis Allerhöchsten Orts für dasselbe eine besondere Verwaltungs-Instanz eingesetzt ist.

Die obere Leitung des Etappen- und Eisenbahn-Wesens führt im Kriege, nach den Anweisungen des Chefs des General-Stabes der Armee, ein General-Inspekteur, welcher sich in der Regel im großen Hauptquartier befindet.

Demselben sind unterstellt:

das Etappenwesen, das Eisenbahnwesen, die Feld-Intendanturen, das Sanitätswesen, die Etappen-Telegraphie, sowie auch das Feldpostwesen, in den, in der für diese

Digitized by Google

Oberbehörde gegebenen Instruktion gestellten Grenzen, und zwar eine jede dieser Branchen durch besonders leitende Organe, die dem General-Inspekteur untergeordnet sind und innerhalb ihres speziellen Dienstzweiges die Direktion desselben nach Maßgabe ihrer Dienst-Instruktionen selbstständig zur Ausführung bringen.

Außer den für das Etappen- und Eisenbahnwesen eigens bestimmten Truppentheilen und Behörden sind auch die zu den operirenden Armeen und den General-Gouvernements gehörigen Behörden der Intendantur, des Sanitäts- und Postwesens von den Anweisungen des General-Inspekteurs insoweit abhängig, als dies, unbeschadet der Befugnisse, die ihren Truppen-Kommandos 2c. über sie zustehen, möglich ist.

Der General-Inspekteur ist verantwortlich für das geregelte und übereinstimmende Wirken der ihm unterstellten Dienstzweige innerhalb der ihnen zugetheilten Befugnisse. Durch die General-Inspektion und die ihr untergebenen Spitzen der einzelnen Branchen werden die Beziehungen mit den Truppen, Feld-Verwaltungen 2c. und den entsprechenden Ressorts in der Heimath unterhalten.

Finden Operationen gleichzeitig auf mehreren Kriegstheatern statt, so kann für jedes derselben ein besonderer General-Inspekteur ernannt werden. Dem General-Inspekteur im großen Hauptquartier liegt es dann ob, durch Begrenzung der Wirkungskreise und durch spezielle Direktiven dafür Sorge zu tragen, daß die Maßnahmen der verschiedenen kämpfenden Armeen sich nicht kreuzen.

Leitende Behörden unter dem General-Inspekteur des Etappen- und Eisenbahnwesens sind folgende:

a) für die Leitung des Etappenwesens:

1. ein Stab zur Bearbeitung der Geschäfte des Etappenwesens, welcher aus einem Chef des Stabes,

Digitized by Google

Adjutanten, Auditeur, Aktuar, dem nöthigen Schreiber- und Trainpersonal besteht;

2. die Etappen-Inspektionen, deren eine für jede aus mehreren Armeekorps gebildete Armee, oder für jedes selbstständig operirende Armeekorps formirt wird, und die dort ihre Thätigkeit ausüben.

Die Etappen-Inspektion hat mit Hilfe der ihr unterstellten Truppen und Branchen für den betreffenden Territorialbezirk die ihr obliegenden Pflichten unter eigner Verantwortlichkeit zu erfüllen, die Feststellung der Land-Etappenstraßen, sowie die Transporte auf Land- und Wasserstraßen selbst zu ordnen, die Eisenbahn und die auf derselben zu führenden Transporte zu schützen, die erstere namentlich auch durch fortifikatorische Anlagen zu sichern, und die generellen Anordnungen der General-Inspektion zu beachten.

Eine Etappen-Inspektion formirt sich wie folgt:

1. der Etappen-Inspekteur, ein Stabsoffizier als Chef des Stabes, Adjutanten, Zahlmeister, berittene und unberittene Stabsordonnanzen, Ober- und Roßärzte, Fahnenschmiede, das nöthige Schreiber- und Trainpersonal, sowie Zug- und Reitpferde und 2 vierspännige Fahrzeuge;
2. die Etappen-Intendantur, welche sich zusammensetzt aus: Feld-Intendant, Feld-Intendanturrath, Feld-Intendantur-Sekretären, Expedienten, Assistenten, Feld-Proviantmeister, Magazin-Rendanten, Kontroleuren, Assistenten, Aufseher, Kriegszahlmeister, Kassirer, Buchhalter, Kassenassistenten, Kassendiener, das nöthige Trainpersonal, 2 vierspännige Kassenwagen, 1 vierspännigen Beamten-Transportwagen und 2 zweispännige Registraturwagen.

Digitized by Google

3. Etappen-General-Arzt, unterstützt von Assistenzärzten und Lazarethgehülfen. Ausgerüstet mit 1 zweispännigen Fahrzeuge, dem nöthigen Trainpersonal, Zug- und Reitpferden.
4. Auditoriat, bestehend aus Auditeur, Aktuar. Ausgerüstet mit 1 zweispännigen Fahrzeuge, dazu Zugpferde und die nöthigen Pferdewärter;
5. Feldgendarmerie-Detachement, zusammengesetzt aus Stabsoffizier oder Rittmeister, Wachtmeister. Ausgerüstet mit 1 zweispännigen Fahrzeuge, den nöthigen Reit- und Zugpferden mit Trainpersonal;
6. Etappen-Telegraphen-Direktor, unterstützt von Telegraphen-Inspektoren, Sekretairen, dem nöthigen Telegraphen-Arbeiterpersonal und der Telegraphen-Trainkolonne. Letztere wird von einem Trainoffizier befehligt, und ist versehen mit dem nöthigen Train-Aufsichtspersonal, Trainsoldaten, 8 zweispännigen Beamten-Transportwagen, 6 sechsspännigen Materialien-Transportwagen, Zug- und Reitpferden.
7. Armee-Postdirektor, dem folgendes Personal zur Seite steht: Armee-Postinspektoren, Feldpost-Sekretaire, Feldpost-Schaffner, Feldpostillone. Hierzu die nöthigen Trainmannschaften, Fahrzeuge, Zug- und Reitpferde.

Außer diesen vorgenannten Behörden, welche sämmtlich mit ihrer Mobilmachung Militair-Behörden resp. Militair-Beamte werden, ist den Etappen-Inspektionen noch ein höherer Civil-Verwaltungs-Beamter beigegeben, welcher alle aus dem Verhältnisse des Etappen-Inspekteurs zu der Verwaltung des feindlichen Gebietes entspringenden Angelegenheiten zu bearbeiten hat.

Ihm steht ein Beamter der politischen Polizei zur Seite,

Digitized by Google

um ihn in der Ausübung seiner Funktionen zu unterstützen.

Genaue Beobachtung der Einwohner, rechtzeitige Mittheilung aller verdächtigen Symptome in deren Haltung, die Organisation des politischen Dienstes im Hauptquartiere, die Eröffnung von Nachrichtenquellen über politische und militairische Maßregeln des Feindes, die Ueberwachung des Privat-Postverkehrs, falls solcher auf okkupirtem Gebiete noch im Gange ist, die Verhinderung feindlicher Spionage, die Beaufsichtigung der Presse, die Abhaltung der nothwendigen Haussuchungen, das sind im Allgemeinen die dienstlichen Geschäfte dieser Beamten, die sie während der ganzen Dauer des Krieges auszuüben haben.

Die Etappen-Inspektionen erhalten ferner folgende Formationen resp. Trainbranchen:

Reserve-Bäckerei-Kolonne, Etappen-Fuhrparks-Kolonne, Lazareth-Reserve-Depot nebst Train-Kolonne, eine Feldgendarmerie-Abtheilung, Postpferde und Wagendepot, 1 Feldlazareth-Direktor, 1 Kranken-Transport-Kommission und für die zu errichtenden Kriegslazarethe das nöthige Personal. Außerdem 1 immobile, 1 mobile Etappen-Kommandantur und das Personal für einen Lazarethzug.

Das Eisenbahnwesen.

An der Spitze des Feld-Eisenbahnwesens steht, als Chef desselben, unter dem General-Inspekteur des Etappen- und Eisenbahnwesens, ein General oder Stabsoffizier.

Das Eisenbahnwesen hat außer den Aufgaben, die ihm die Heeresleitung behufs direkter Mitwirkung bei den Operationen stellen wird, die Erfüllung der dem Etappenwesen gestellten Aufgaben, durch die Organisation eines den Anforderungen

Digitized by Google

entsprechenden Eisenbahnbetriebes auf den okkupirten Bahnen zu unterstützen.

Für die Ausübung der umfassenden Aufgaben des Chefs des Feld-Eisenbahnwesens sind demselben beigegeben:

Der Kommandeur des Königlich Preußischen Eisenbahn-Regiments, Generalstabs-Offiziere und höhere Eisenbahn-Techniker mit dem erforderlichen Personal.

Ferner wirkt zur Unterstützung des Chefs resp. als Direktor des mobilen Eisenbahnwesens ein Stabsoffizier, im Range eines Regimentskommandeurs stehend, mit dem Titel „Militair-Eisenbahn-Direktor". Derselbe ist dem Chef des Feld-Eisenbahnwesens direkt unterstellt, welcher ihm die nothwendigen Dienst-Anweisungen ertheilt und den Direktions-Wirkungsbereich bestimmt.

Die Militair-Eisenbahn-Direktion gliedert sich in die Transport- und in die Betriebs-Abtheilung. Der Direktor leitet sowohl das Transportwesen, als auch den Betrieb und die Verwaltung der ihm unterstellten Bahnstrecken.

Sein Personal besteht aus: einem Stabsoffizier, als Vorstand der Transport-Abtheilung (welcher durch 1 Hauptmann oder Premierlieutenant, Stabsarzt, und Intendantur-Beamten unterstützt wird); ferner aus: Bau- und Betriebs-Technikern, Maschinen-Techniker und Verwaltungs-Beamten, welche Mitglieder der Direktion sind.

Adjutant, Zahlmeister und Feld-Intendantur nebst Kriegskasse sind gleichfalls dem Direktor zugetheilt.

Die Betriebs-Abtheilung wird zusammengesetzt aus den vorstehend erwähnten Eisenbahnbeamten, welchen das erforderliche Personal für

ein Administrations-Bureau, ein technisches Central-Bureau, die Hauptkasse und die Telegraphen-Inspektion zugetheilt wird.

Digitized by Google

Den Vorsitz in der Betriebs-Abtheilung führt einer der Bau- und Betriebs-Techniker.

Zur Ausführung des Betriebes, sowie zu Reparatur- und Erweiterungs-Bauten werden der Militair-Eisenbahn-Direktion eine Anzahl Eisenbahn-Betriebs-Inspektionen unterstellt und die nöthigen Eisenbahn-Betriebs-Kompagnien überwiesen. Je nach Beschaffenheit und Leistung der Bahn wird für 2 oder 4 Kompagnien eine Betriebsinspektion für etwa 15 bis 30 Meilen Bahnlänge aufgestellt.

Besondere Aufmerksamkeit hat die Militair-Eisenbahn-Direktion der Anlage von Verpflegungs-Stationen zu widmen.

Außer dem vorgenannten Verwaltungs- und Betriebspersonal sind die Militair-Eisenbahn-Direktionen und deren Unterorgane mit dem nöthigen Trainpersonal, Fahrzeugen, Zug- und Reitpferden ausgerüstet.

Der Truppen-Train.

Zweck und Organisation.

Zur Fortschaffung der Offizier- und Aerzte-Bagage, der ersten Ersatzmunition, der Truppenkassen, der Reserve-Bekleidungen, der medicinisch-chirurgischen Gegenstände ꝛc. sind die Truppen-Trains bestimmt; deren Ausrüstungsmaterial (Fahrzeuge, Beschirrung ꝛc.) im Frieden vorräthig und von den Truppen, inbezug auf Konservirung und Kompletthaltung, verwaltet werden.

Dieser Train, auch „Bagage“ benannt, bildet einen Theil des Armeetrains und besteht aus den mit 6, 4 und 2 Pferden bespannten, etatsmäßigen Kriegsfahrzeugen; den mitzuführenden Pferden derjenigen Offiziere ꝛc., welche mehr als 1 etatsmäßiges Reitpferd haben; den etwaigen Packpferden;

Digitized by Google

den Wagen der Marketender; den zeitweise mitzuführenden Vorspännern zum Transport von Lebensmitteln und dem Schlachtvieh in lebenden Häuptern.

Personal.

Gleichzeitig mit der Mobilisirung der Truppen findet auch die Mobilmachung ihrer Bagagen statt, welche von den Regiments- resp. Bataillons-Adjutanten geleitet wird. Unter diesen Offizieren führt die specielle Aufsicht über Fahrer, Pferde, Fahrzeuge und das gesammte Ausrüstungsmaterial ein qualificirter älterer Avancirter, welcher schon in Friedenszeiten dafür eine Vorbildung erhalten hat, dem nöthigenfalls noch ein oder mehrere Avancirte zur Unterstützung beigegeben werden. Zur Führung der Pferde vom Sattel oder vom Bock werden aus den der Truppe überwiesenen Trainsoldaten solche ausgesucht, die bei den Train-Bataillonen als Fahrer ausgebildet worden sind.

Das Transportmaterial.

Die Fahrzeuge des Truppen-Trains zerfallen in folgende Kategorien:

1. Vierspännige Packwagen, für Infanterie-Bataillone und für Kavallerie-Regimenter.
2. Zweispännige Packwagen für den Stab eines Infanterie-Regiments; für den Stab eines Jäger- oder Schützen-Bataillons, und für die Kompagnien dieser Truppentheile.
3. Sechsspänniger Patronenwagen für Infanterie-Bataillone.
4. Zweispänniger Eskadron-Packwagen für die Eskadrons der Kavallerie-Regimenter.

Digitized by Google

5. Zweispännige Medicin-Wagen für die Infanterie-, Jäger- oder Schützen-Bataillone und für die Kavallerie-Regimenter.

Bei den Linien-Regimentern sind diese Fahrzeuge sämmtlich neuester Konstruktion, d. h. nach dem Protzsystem gebaut; bei den Reserve-Formationen und Landwehr-Truppen befinden sich noch Fahrzeuge älteren preußischen oder fremden Modells, von deren Beschreibung, da dieselben nach und nach durch solche neuester Art ersetzt werden dürften, hier abgesehen werden soll.

Das Gewicht der Wagen und ihre Normal-Belastung ist so bestimmt, daß sie bei der im Felde sich oft erheblich verringernden Leistungsfähigkeit der Pferde, sich auch außerhalb der Wege mit der vorschriftsmäßigen Bespannung bewegen können.

Sämmtliche Fahrzeuge sind mit Bremsvorrichtung versehen.

Jeder Wagen besteht aus Vorder- (Protz-) und Hinterwagen. Letzterer hat ein Ober- und ein Untergestell, ersterer nur ein Untergestell, auf dessen Achse (Vorderachse) sich der Protznagel befindet. Bei den auf Federn stehenden Wagen ist der Protznagel auf den Armen befestigt.

Das Obergestell besteht aus dem je nach der Bestimmung des Fahrzeugs verschieden eingerichteten Wagenkasten — dessen vorderer Theil den Bocksitz bildet — und aus dem Protzkasten.

Die Achsen ohne Achsfutter bestehen aus der Mittelachse und den Achsschenkeln. Letztere sind fast cylindrisch und ein wenig gestürzt, d. h. gegen den Erdboden geneigt und mit Schmierrinnen oder Schmierflächen versehen. Zu jeder Achse gehören 2 Stoßscheiben, 2 Röhrscheiben, 1 Lederring zu jeder dieser Scheiben und 2 Linsen mit Riemen.

Digitized by Google

Räder sind 2 Arten vorhanden; indem man früher beim Protzsystem die Thonnetschen mit Bronzenaben anwandte, neuerdings aber von diesen, wegen der größeren Schwierigkeiten des Ersatzes resp. bei Reparaturen im Felde, zurückgekommen ist, und Räder mit Holznaben wieder eingeführt hat.

Jedes Rad besteht aus der Nabe, zwölf Speichen, sechs Felgen, der gußeisernen Buchse und dem sonstigen Eisenbeschlag.

Der mittlere, starke, cylindrische Theil der Naben heißt: Haufen; die beiden Enden sind konisch, von denen dasjenige, welches zunächst der Mittelachse bei aufgestecktem Rade sich befindet, der Stoß, das andere äußere Ende die Röhre heißt.

Bei sämmtlichen vier- und sechsspännigen Fahrzeugen sind die Hinterräder etwas höher als die Vorderräder, bei allen zweispännigen sind die Räder von gleicher Höhe.

Die zu jedem Fahrzeuge gehörende Deichsel besteht aus der Holzdeichsel und dem Eisenbeschlag. Der hintere Theil heißt Deichselkeil und wird mittelst Deichselbolzen zwischen den beiden Deichselarmen am Vorderwagen befestigt. Am vorderen Ende der Deichsel befindet sich der eiserne Spitzenbeschlag mit Zughaken und Steuerketten, von welchen die für das Sattelpferd etwas länger ist, als die des Handpferdes. In den bei vierspännigen Fahrzeugen mit Sperring versehenen Zughaken wird beim Fahren mit vier Pferden die Vorderbracke eingehängt, welche aus einem Brackholz mit einer eisernen Mittelkappe mit Ring und zwei eisernen Endkappen besteht. Beim Sechsspänner werden die Tauhaken der Vorderpferde in den dazu an den Tauen der Mittel-Pferde befindlichen Tauketten befestigt.

In der Konstruktion etwas abweichend von den übrigen

Digitized by Google

Truppen-Kriegstrain-Fahrzeugen ist der Patronenwagen, welcher aus der Protze und dem Hinterwagen besteht.

Die Protze wird gebildet aus dem Protzgestell und dem Protzkasten, und dient dem Fahrzeuge als Vorderwagen und zur Aufnahme des Protzkastens.

Das Protzgestell besteht aus der Achse, den Rädern, dem Achsenzubehör, den beiden Deichselarmen, der Deichsel mit Stütze, der feststehenden Hinterbracke (beim neuesten Modell aus Eisen), den beiden hölzernen Ortscheiten und dem sonstigen Eisenbeschlag.

Der Protzkasten ist von Eisen und dient zur Aufnahme von Wagenzubehör- und Vorrathsstücken, sowie von Munition.

Der Hinterwagen besteht aus dem Untergestell und dem Wagenkasten. Zum Untergestell gehören die eiserne Hinterachse mit den beiden Hinterrädern, das Achsenzubehör, die beiden Tragebäume und der eiserne Beschlag.

Der Wagenkasten ist wie der Protzkasten aus Eisen gefertigt und dient zur Aufnahme von Schanzzeug und Munition.

Die Hemmvorrichtung ist eine Bremse, gebildet aus eisernen Bremsbalken mit hölzernen Bremsklötzen, den beiden Zugstangen und der Bremsspindel.

Bekleidung und Beschirrung.

1. Bekleidung.

Die Uniformirung der Trainmannschaften bei den Truppen ist von denen des Heerestrains abweichend, indem erstere die Bekleidungsstücke der Truppengattung tragen, welcher sie zugetheilt sind, und zwar:

Dienstrock, Feldmütze, Drillichjacke, Mäntel, Handschuhe

Digitized by Google

und kleine Montirungsstücke wie der betreffende Truppentheil, keine Patronentaschen oder Kartouchen, keine Helme ꝛc., sondern Dienstmützen mit Schirmen, schwarzledernen Kinnriemen und den Abzeichen der Feldmütze. Im Uebrigen sind zu unterscheiden:

a) Trainfahrer vom Sattel bei allen Truppentheilen und berittene Pferdewärter bei den Pionieren, der Artillerie und Kavallerie.

Mäntel nach Kavallerie-Schnitt.

Stiefeln wie der betreffende Truppentheil.

Kavallerie-Säbel; bei den Küraſſieren, Ulanen, Dragonern und Artillerie mit weißem, bei den übrigen mit ſchwarzem Koppel.

Fauſtriemen von ſchwarzem Leder.

Reithoſe bei allen Truppen — mit Ausnahme der Küraſſiere und Huſaren — enganliegend, auf der Innenſeite mit ſchwarzem Leder beſetzt, von dunkelblau-melirtem Tuche, ohne farbige Bieſe.

Bei den Küraſſieren ſind die Reithoſen von weißem Kirſei ohne farbigen Vorſtoß, graue Tuchhoſen mit der entſprechenden farbigen Bieſe aber ohne Lederbeſatz.

Bei den Huſaren dunkelblau-melirtes Beinkleid mit ſchwarzem Lederbeſatz und einem Bortenlauf, der je nach der Farbe der Attilaſchnüre gelb oder weiß iſt.

b) Trainfahrer vom Bock und unberittene Pferdewärter bei allen Truppentheilen, ſowie berittene Pferdewärter bei der Infanterie, den Jägern und Schützen.

Die Mäntel nach Infanterie-Schnitt.

Die Stiefeln wie bei der Infanterie.

Digitized by Google

Infanterie-Säbel mit Leibgurt.

Infanterie-Torniſter.

Lederzeug zum Säbel und Torniſter bei der Kavallerie und Artillerie weiß, ſonſt wie der betreffende Truppentheil. Infanterie-Säbeltroddel mit den Farben der betreffenden Kompagnie oder Eskadron.

Infanterie-Hoſen. Brodbeutel und Feldflaſchen wie bei der Infanterie.

c. Trainſoldaten der nicht-regimentirten Offiziere und der Militair-Beamten.

Waffenröcke und Feldmütze beim Garde-Korps wie die Mannſchaften des 4. Garde-Grenadier-Regiments, jedoch ohne den Namenszug auf den Achſelklappen; bei den Linien-Armeekorps wie die Mannſchaften der Linien-Infanterie-Regimenter des betreffenden Armeekorps, jedoch ohne die Nummer auf den Klappen. — Mantelabzeichen entſprechend.

Im Uebrigen gilt das Vorgeſagte: Die Berittenen haben Mäntel nach Kavallerieſchnitt, Reithoſen wie die Dragoner und Kavallerieſäbel. — Die Unberittenen die Mäntel, Hoſen, Torniſter, Säbel ꝛc. wie die Infanterie, das Säbeltroddel iſt jedoch weiß, und das Koppel bei beiden ſchwarz.

Beim XIV. Armeekorps ſind die Achſelklappen am Rocke gelb, beim XV. hellblau, und in entſprechender Weiſe am Mantel die Achſelklappen dunkelblau mit gelber beziehentlich hellblauer Einfaſſung.

Digitized by Google

Die Beschirrung.

Die Ausrüstungsstücke der Pferde, als Geschirre, Reitzeug, Woylachs ꝛc. sind genau von derselben Konstruktion und Material wie die für den Armeetrain. (Siehe daselbst.)

Verhalten der Truppen-Bagage in der Nähe des Feindes.

Nach Lage der kriegerischen Verhältnisse, insbesondere wenn es nicht möglich ist, die gesammte Bagage in unmittelbarer Verbindung mit ihrem Truppentheil zu belassen, so wird sie in die kleine und große Bagage getheilt.

Zur kleinen Bagage rechnet man gewöhnlich die Patronenwagen der Infanterie-Bataillone resp. je 1 Kompagnie-Packwagen bei dem Jäger- oder Schützen-Bataillon, oder 1 Eskadron-Packwagen bei der Kavallerie, die Medicinwagen und die Handpferde der Offiziere und Aerzte. Auch können zur kleinen Bagage — da wo die kriegerische Lage resp. die feindliche Stellung es erlauben sollten — die Fahrzeuge mit den Lebensmitteln, die Marketenderwagen und selbst auch noch die Packwagen der Kompagnien hinzutreten.

Der gesammte übrige Theil der Truppentrains bildet die große Bagage.

Je nach der durch die jedesmaligen kriegerischen Verhältnisse bedingten Ordres der höheren Truppenführer, folgt die kleine Bagage entweder ihrem Truppentheil unmittelbar, oder sie marschirt an der Queue größerer Abtheilungen, Brigaden, Divisionen ꝛc.

Die große Bagage marschirt gesammelt hinter der Queue der Kampftruppen in größerer Entfernung, welche von den höheren Kommandeuren bestimmt wird und deren Größe sich je nach der feindlichen Stellung richtet resp. ob die Truppen

Digitized by Google

hart am Feinde sind; auch können die Terrainverhältnisse maßgebend für einen größeren oder kleineren Abstand der Bagage von den Korps sein.

Die große Bagage schließt sich gewöhnlich bei „Gefecht in Sicht" dem Korps- oder Divisions-Train an, welcher zeitweise oder dauernd einem gemeinsamen, dem Oberbefehlshaber direkt untergebenen Kommandeur untergeordnet ist, letzterer hat dann über das gesammte Personal (Fuhrleute und Marketender inbegriffen) auch die Disciplinarstrafgewalt.

Ebenso haben die Angehörigen der Bagagen den Anordnungen der Feldgendarmen unbedingten Gehorsam zu leisten.

Der Führer solcher Bagagen, welche sich nicht bei ihren Truppentheilen befinden, muß sich stets Kenntniß zu verschaffen suchen, welche Marsch- oder Gefechtsrichtung die Truppen genommen haben, um ohne jeden Aufenthalt, so schnell als möglich zu seinem Regiment, Brigade 2c., nach erhaltenem Befehl, stoßen zu können.

Die große Bagage jedes Regiments 2c. wird in der Regel einem Zahlmeister unterstellt, dem Unteroffiziere und Gefreite zur Unterstützung in Aufrechthaltung der Ordnung beigegeben werden.

Die Bestimmungen über Marschordnung, das Verhalten in den Quartieren, Bivouaks, Rendezvous 2c. sind analog denen, welche für den Heerestrain gegeben.

Den etatsmäßigen Kriegs-Fahrzeugen — Patronen- und Medicinwagen an der Tete — folgen die Marketender- und Landwagen; die Handpferde werden in der Regel vor den Fahrzeugen, das Schlachtvieh hinter denselben marschiren.

Die Bagagen während des Gefechts.

Die kleine Bagage bleibt, wenn irgend angängig, in der möglichst größten Nähe ihres Truppentheils, namentlich die

Digitized by Google

Patronen- resp. Kompagnie-Packwagen, Eskadron-Packwagen, welche dann einem besonderen Unteroffizier, ebenso der Medicinwagen und etwaige zum Transport von Verwundeten disponible Landwagen, die einem Lazarethgehülfen unterstellt werden.

Hat vor Beginn eines Gefechts die Abzweigung der großen Bagage nicht stattfinden können, so muß der Führer derselben eine außerhalb des Feuerbereichs befindliche, möglichst durch Terrainverhältnisse gedeckte Aufstellung nehmen.

Vor allem muß aber stets darauf Bedacht genommen werden, daß die Bagagen die Marsch- und Kolonnenwege nicht versperren. Tritt die Nothwendigkeit bei Aussicht größerer Gefechte oder Schlachten heran, die Bagagen zurückschicken zu müssen, so ist jeder unnöthigen Eile — unter Anwendung der äußersten Strenge, ja selbst unter Gebrauchnahme der Waffe seitens der Bagagenführer — scharf entgegen zu treten.

Die Bataillons-Patronenwagen resp. die Kompagnie-Packwagen der Jäger-(Schützen-), und die Eskadron-Packwagen der Kavallerie-Regimenter wird man gut thun, beim Beginn des Kampfes so aufzustellen, daß sie möglichst gedeckt, jedoch so nahe bei der kämpfenden Truppe sich befinden, daß das Heranholen der Munition, auch unter den schwierigsten Verhältnissen, leicht und schnell bewirkt werden kann.

Ebenso erhält der Medicinwagen eine solche Aufstellung während des Gefechts, daß derselbe in Verbindung mit der Thätigkeit der Hülfs-Krankenträger der Truppen, von den Aerzten jederzeit schnell erreicht werden kann.

Digitized by Google

Das Marketender-Wesen.

Das Marketender-Wesen für Kriegsverhältnisse ist durch das, durch Allerh. Kabinets-Ordre vom 7. Mai 1875. genehmigte Reglement geregelt.

Darnach dürfen von mobilen Truppen innerhalb nachstehender Grenzen mitgeführt werden: 2 per Infanterie- oder Jäger-Bataillon, 2 per Kavallerie-Regiment, 2 per Artillerie-Abtheilung, 2 per Fuß-Artillerie-Bataillon, 1 per Munitions-Kolonnen-Abtheilung, 1 per Pionier-Kompagnie, 1 per Sanitäts-Detachement, 4 per Train-Bataillon und außerdem 1 per Abtheilung der Munitions-Fuhrparks-Kolonnen.

Jeder Marketender muß noch einen Gehülfen einstellen; doch ist den Marketendern gestattet, ihre Ehefrauen an Stelle der Gehülfen mitzunehmen. Die von einem Truppentheile engagirten Marketender dürfen nur diesem Dienste leisten, insofern nicht in besonderen Fällen der Kommandeur Dienstleistungen für andere Truppen ꝛc. genehmigt.

Ein anderweitiges Engagement dürfen dieselben nur mit Zustimmung der Kommandostelle, seitens welcher die erste Annahme erfolgte, eingehen.

Als Marketender sind in der Regel Mannschaften des Beurlaubtenstandes, wenn immer möglich derselben Waffe, und zwar zunächst aus der Landwehr und nur, wenn dies nicht möglich ist, aus der Reserve zu engagiren. Zu diesem Zwecke sind bereits im Frieden nach den speciellen Anordnungen der General-Kommandos durch die Bezirks-Kommandos diejenigen soliden Persönlichkeiten zu designiren, welche durch ihre Friedensthätigkeit die erforderliche Routine für das beregte Geschäft erlangt haben, und durch günstige ökonomische Verhältnisse eine genügende materielle Sicherheit für eine gute Geschäftsführung bieten.

Digitized by Google

Insoweit dergleichen Mannschaften sich hierzu nicht bereit finden oder nicht in genügender Anzahl vorhanden sind, steht es den Truppentheilen frei, auch mit nichtdienstpflichtigen geeigneten Personen ein Engagement einzugehen.

Die Marketender-Gehülfen, bei deren Auswahl nur auf solide Persönlichkeiten gerücksichtigt werden darf, können auch dem Beurlaubtenstande angehören. Die Wahl der Gehülfen bleibt von der Zustimmung des Truppentheils abhängig.

Weder den Marketendern noch ihren Gehülfen wird irgend welche militairische Rangstellung beigelegt, dieselben haben den Militairgerichtsstand, sind gemäß § 155 des Militairstrafgesetzbuches für das Deutsche Reich den Strafvorschriften dieses Gesetzes, insbesondere den Kriegsgesetzen, und gemäß § 2 sub 3 der Disciplinar-Strafordnung der Disciplinar-Strafgewalt der militairischen Befehlshaber des Truppentheils, welchem sie folgen, unterworfen.

Die Marketender und deren Gehülfen, und zwar die dienstpflichtigen wie die nichtdienstpflichtigen, werden in der vorangegebenen Maximalzahl in den Kriegs-Verpflegungs-Etats für die betreffenden Truppentheile zum Etat gebracht, und empfangen hiernach, so lange sie als solche sich beim Truppentheil befinden, von dem letzteren die vollen Mannschaftskompetenzen, und zwar die Marketender nach dem Satze für einen Train-Unteroffizier, die Gehülfen nach dem Satze für einen Train-Gemeinen, ferner freies Quartier, die reglementsmäßige Natural-Verpflegung und Eisenbahnfahrt. Die letztere wird auch im Falle der Rückkehr von der Armee in Folge Erkrankung oder Verwundung gewährt.

Für 1 bis 2 Pferde wird nach Maßgabe der Bestimmung in § 63 des Reglements über die Natural-Verpflegung der Armee im Kriege die schwere Feld-Ration gewährt. Die Beförderung ihrer Pferde und ihres Fahrzeugs

Digitized by Google

auf der Eisenbahn erfolgt unentgeltlich gleichzeitig mit den Trainfahrzeugen des Truppentheils.

Die Marketender und ihre Gehülfen werden einer Kompagnie ꝛc. attachirt, von welcher sie ihre Kompetenzen empfangen und welcher sie in disciplinarer Beziehung unterstellt sind.

Alle zum Geschäftsbetriebe erforderlichen Beschaffungen, einschließlich des Fuhrwerks mit Bespannung, haben die Marketender aus eignen Mitteln in guter Qualität zu bewirken.

Bei besonderer Qualifikation zur Verwendung als Marketender kann dem Betreffenden, falls ihm die Betriebsmittel nicht ausreichend zur Verfügung stehen, zur Erlangung der Beschaffungskosten für Wagen und Pferde mit Genehmigung des nächsten Vorgesetzten aus der Kasse des Truppentheils ein Vorschuß bis zur Höhe von 450 Mark gewährt werden, dessen Rückerstattung in angemessenen Theilzahlungen vom Truppentheil zu regeln bleibt. So lange dieser Vorschuß nicht gedeckt ist, haftet der Marketender mit seinem Fuhrwerk für denselben.

Die Beschaffenheit der vom Marketender gestellten Pferde und des Wagens ist hinsichts deren Feldbrauchbarkeit von einer vom Truppentheil zu bestimmenden Kommission vor Einstellung des Marketenders zu prüfen.

In Verbindung damit ist gleichzeitig der Werth des qu. als feldbrauchbar befundenen Materials zu taxiren und schriftlich aufzunehmen zu den Akten, um dadurch event. für die Beurtheilung späterer diesfälliger Ersatzansprüche einen Anhalt zu gewinnen.

Der Geschäftsbetrieb der Marketender steht gleichfalls unter der Kontrole des Truppentheils.

Außer den etatsmäßigen, mit Militair-Legimitationspapieren

Digitized by Google

versehenen Marketendern und ihren Gehülfen, sowie den Ehefrauen der Marketender dürfen keinerlei Marketendergeschäfte betreibende Personen auf dem Kriegsschauplatze inkl. des Rayons der Etappenbehörden geduldet werden.

Schlußwort.

Der Train hat bis zu seiner heutigen Verfassung eine sehr lange Zeit gebraucht; trotz seiner anerkannten Wichtigkeit und Unentbehrlichkeit blieb er bis zur zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts — das Stiefkind der Armee — aber auf den Schlachtfeldern des letzten glorreichen deutschen Nationalkrieges erblühte, gepflanzt durch die weise und ruhmreiche Hand unseres obersten Kriegsherrn, des Kaisers **Wilhelm**, das deutsche Volksheer — und mit ihm der heutige deutsche Train.

Digitized by Google

Anhang.

Die Verpflegung und das Transportwesen der Preußischen resp. Deutschen Armee während der Feldzüge 1864—66—70/71.

Allgemeines.

Zu allen Zeiten haben die Rücksichten auf die Ernährung der Armee einen wesentlichen Faktor in dem Calcül des Feldherrn abgegeben.

Sich in den Besitz guter und gesicherter Kommunikationen mit den Ernährungsquellen der Heimath oder des okkupirten Landes, durch die dem Bedürfniß entsprechenden Bewegungsmittel zu setzen resp. sich darin zu erhalten, war ein Problem, dessen Lösung nicht ohne hemmenden Einfluß auf die Operationen der Heerführer blieb.

Die Kriege eines Friedrich des Großen und Napoleon I., so verschieden sich in ihnen auch der Einfluß der Verpflegungsrücksichten geltend machte, geben Zeugniß hiervon.

Das von Napoleon inaugurirte Requisitionssystem hatte zwar den Operationen eine größere Freiheit der Bewegung verliehen, als dies bei dem zur Zeit Friedrich II. herrschenden Magazinsystem der Fall war, aber damit waren noch immer nicht die Fesseln gelöst, welche die Rücksicht auf die Ernährung des Heeres dem Feldherrn anlegten.

Digitized by Google

Ihre hemmende Wirkung steigerte sich mit dem Wachsthum der Operationsheere.

So große Armeen, wie sie in den neueren Kriegen — und besonders in dem deutsch-französischen Feldzuge — auftreten, finden ihren Unterhalt nicht zu jeder Zeit auf dem Kriegsschauplatze, auch wenn die Kulturverhältnisse desselben noch so günstig sind; ein Nachführen von Lebensmitteln aus der Heimath oder entfernterer liegenden Punkten der Operationsbasen, wird immer nothwendig werden.

Durch Wagenconvois dies zu bewirken, ist, wenn nicht gerade unmöglich, doch sehr schwierig und unsicher, und kann bei dem nur langsamen Fortgange eines derartig beförderten Nachschubs, die Operationen selbst verzögern.

Das Eisenbahnnetz, welches Preußen resp. Deutschland in den Kriegen 1864—66—70/71 zur Verfügung stand, gewährte daher gegen die früheren Kriege — neben dem Armee-Heerfuhrwesen — eine schnelle und sichere Aushülfe für eine regelrechte Heranschaffung der Unterhaltsgegenstände bis zu bestimmten Grenzpunkten des Operationsterrains, die Vermittelung des Verkehrs zwischen den jedesmaligen Eisenbahn-Endstationen und den Truppenstandorten lag aber dann dem **Heerfuhrwesen** ob, dessen Organisation und Leistungsfähigkeit sich während der letzten großen vaterländischen Feldzüge auf das glänzendste bewährt hat.

Feldzug 1864.*)

Ein fast fünfzigjähriger Friede lag hinter uns, als am 1. Februar 1864 der Donner Preußischer Geschütze weit über das baltische Meer hin erklang und die Gestade des Eckernförder Meerbusens im Wiederhall erzitterten. Was Wunder, wenn in weiten Kreisen die Befürchtung wach wurde,

*) G. Gr. W. Krieg gegen Dänemark 1864. Berlin 1865.

Digitized by Google

es sei in diesem halbhundertjährigen Frieden mit der Kriegsgewohnheit auch die Kriegstüchtigkeit der Armee verloren gegangen. Werden unsere jungen Soldaten auch die Feuerprobe bestehen, wenn es einst gilt? Werden sie Spannkraft genug besitzen, um die Strapazen und Entbehrungen eines Krieges mit dem nothwendigen Gleichmuthe zu ertragen?

Solche und ähnliche Fragen hörte man häufig, auch von Nichtmilitairs aufwerfen und nicht immer in beruhigender Weise beantworten.

Selbst Männer von Einsicht, im Kriege erfahren und erprobt, gingen in ihren Bedenken wohl noch weiter.

Sie hoben hervor, die Kunst größere Truppenmassen mit ihrem Bagagentroß und den kolossalen Trains zu stellen und zu bewegen, sei verloren gegangen, da der Generalstab dies während der langen Friedenszeit nur aus Büchern lerne, es aber niemals in der Praxis geübt habe. Das Manöverfeld gebe hierfür nicht den genügenden Anhalt.

Ebenso stehe es mit der immerhin sehr schwierigen Verpflegung großer Massen — kein Mensch der dazu berufenen Organe der Militair-Verwaltung besitze hierin ausreichende Erfahrung — und ferner mit der Sorge für die Verwundeten.

Alle diese und ähnliche Befürchtungen aber sind durch den plötzlich eintretenden Ernst der Ereignisse, wie ein Morgennebel in Nichts zerflossen.

Durch den Feldzug 1864 hat die Preußische Armee — sowohl der kämpfende wie der nichtkämpfende administrative Theil — der Welt zeigen können, welch' eine Kraft, Ausdauer und welch' ein Elan ihr innewohnt.

Die Armee ist sich durch die Erfolge des Krieges gegen Dänemark ihrer Kraft in allen ihren Theilen bewußt geworden und das Vertrauen zu derselben ist seitdem in vollstem Maße bei ihr eingezogen.

Digitized by Google

Ein Geist durchdrang Alle — vom Oberfeldherrn und von den Offizieren herab bis zum jüngsten Trainsoldaten. Dieser Geist drückte sich in den Worten aus, die der Feldmarschall, Freiherr von Wrangel, in seiner Stellung als Oberkommandirender der verbündeten Oesterreichischen und Preußischen Truppen, denselben beim Ueberschreiten der Eider zurief:

„in Gottes Namen drauf!“

In Preußen wurde ein vollständiges, mobiles Armeekorps — verstärkt durch 1 zweites Pionier-Bataillon und 1 zweite Ponton-Kolonne — bereit gestellt.

Zum kommandirenden General ernannte der König den General der Kavallerie, Prinz Friedrich Carl von Preußen, und bestimmte, daß die Truppen, theils dem Brandenburgischen 3., theils dem Westphälischen 7. Armeekorps entnommen werden sollten.

Es bestand aus: 24 Bataillonen Infanterie, 1 Bataillon Jäger, 25 Eskadrons Kavallerie, 17 Batterien, 2 Pionier-Bataillonen, 2 Ponton-Kolonnen und 1 Avantgarden-Brückenequipage und zählte 32433 Mann, 11935 Pferde und 96 Geschütze.

Außerdem wurden die 4 jungen Garde- und Garde-Grenadier-Regimenter, welche in den Provinzen garnisonirten und 2 Batterien des Garde-Artillerie-Regiments — als kombinirte Garde-Division — auf den Kriegsfuß gesetzt.

Vom Heerfuhrwesen waren die Kriegs-Trains des Brandenburgischen 3. Armeekorps mobilisirt worden unter dem Kommando des Kommandeurs des Brandenburgischen

Digitized by Google

Train-Bataillons Nr. 3, Major von Mechow, und bestanden dieselben aus:

5 Proviant-Kolonnen, 1 Feldbäckerei-Kolonne, 1 Pferde-Depot, 1 Krankenträger-Kompagnie, 3 leichten Divisions-, 3 schweren Feld-Lazarethen, sowie aus den kriegsetatsmäßigen Administrationen.

Die Gesammtstärke der Preußen betrug 43 500 Mann, 12 000 Pferde und 110 Geschütze.

Oesterreich hatte das neu formirte 6. Armeekorps aufgestellt. Zum Korps-Kommandanten war der Feldmarschall-Lieutenant Freiherr von Gablenz ernannt worden.

Das Korps bestand aus 16 Bataillonen Infanterie, 4 Bataillonen Jäger, 10 Eskadrons Kavallerie, 6 gezogenen Batterien, 2 Brückenequipagen mit 2 Pionier- und 1 Genie-Kompagnie; in Summa 26 303 Mann, 4818 Pferden und 48 Geschützen.

Vom Fuhrwesen waren mobilisirt und dem Korps mitgegeben worden:

1. Sanitäts-Kompagnie mit der Sanitäts-Bespannungs-Eskadron Nr. 31, Korps-Kolonnen-Magazin mit den Kriegstransport-Eskadrons Nr. 2, 35 und 53, Fuhrwesen-Ergänzungs-Depot Nr. 1 mit 2 Batterie-Brücken, Fuhrwesen-Feld-Inspektion Nr. 6, Korps-Schlachtvieh-Vertheilungs-Depot, Feldpost-Abtheilung, Feld-Telegraphen-Abtheilung, Korps-Ambulanz Nr. 5 und Feldspital Nr. 16 mit einer Kistenapotheke.

Die in der Mark concentrirten Preußischen Truppen traten ihren Marsch in der Richtung auf Plön an und zogen in drei Kolonnen durch Mecklenburg, Lauenburg, die Gebiete der freien Stadt Lübeck, des Oldenburgischen Fürstenthums Lübeck und durch das Herzogthum Holstein.

Der übrige Theil des kombinirten Preußischen Armee-

Digitized by Google

korps, welcher in der Gegend von Minden vereinigt stand, benutzte die Eisenbahn zur Fahrt über Hannover nach Hamburg, von wo aus der Fußmarsch auf Plön angetreten wurde.

Die österreichischen Truppen wurden ebenfalls auf dem Schienenwege über Breslau und Berlin nach Hamburg befördert, um dann per Fußmarsch nach Neumünster weiter zu marschiren.

Auf demselben Wege folgte sodann auch die Preußische kombinirte Garde-Division bis Rendsburg.

Den Eisenbahnen war hiermit zum ersten Male die Aufgabe geworden, größere Truppenmassen, Kriegsmaterial, Verpflegungsmittel aller Art ꝛc., und zwar in ununterbrochener Folge, zu befördern, und allgemein sah man mit Spannung deren Lösung entgegen. Vorbereitungen zu größeren Transporten waren zwar in den letzten Jahren mehrmals — d. h. auf dem Papier ausgearbeitet worden, aber nur im Kleinen und zur Uebung hatten Fahrten wirklich stattgefunden.

Es fehlte also noch ganz die Erfahrung, wie sich die Sache gestalten würde, wenn größere Massen schnell hintereinander auf derselben Linie transportirt werden sollten.

Sachverständige, Militairs und Techniker hielten es nicht für unmöglich, die Friktion hierbei werde sich derart steigern, daß Hemmungen des Verkehrs eintreten müßten, aus denen für die darauf basirten Operationen dann leicht mancherlei Störungen erwachsen könnten.

Die Eisenbahn-Verwaltungen haben indessen die Aufgabe in jeder Hinsicht vortrefflich gelöst. Sie haben diese Beförderungen nicht allein nach dem Plane ausgeführt, welcher in Gemeinschaft mit Militair-Kommissarien entworfen war, der von den Bahnverwaltungen bedeutende Leistungen verlangte, sondern ihn auch pünktlich, ohne Störung und ohne den geringsten Unfall inne gehalten.

Das Verdienst gebührt zunächst und in erster Linie den

Digitized by Google

Ober- und Unter-Bahnbeamten, sodann aber auch den militairischen Anordnungen, die sich, sowohl bei der Aufstellung der Fahrdispositionen, als bei der Ein- und Ausladung geltend machten, und die wesentlich zur Beschleunigung der Koncentration der Armee hinter der Eider und zum pünktlichen Beginn der Offensivbewegung beitrug.

Das Ueberschreiten der Eider war für den 1. Februar mit Tagesanbruch angeordnet worden. Die Ponton-Kolonnen marschirten nach Preetz, die Trains der Truppen und die Verpflegungs-Kolonnen des preußischen Korps blieben weiter rückwärts echelonirt, der große Train der Oesterreicher vereinigte sich in Nottorf; die meisten Reserve-Anstalten befanden sich noch weiter rückwärts.

Die Verpflegung der verbündeten Armee war mit der Sorgfalt eingeleitet, die dieser wichtigen Branche der Kriegführung gebührt.

In Kiel und Bohrde ($1^1/_2$ Meile südlich von Kiel gelegen) hatte man Preußische Magazine für das mobile Armeekorps angelegt und bedeutende Vorräthe von Lebensmitteln und Fourage aufgehäuft. Ebenso begann man in Jevenstadt ein Magazin für die kombinirte Garde-Division zu füllen. Ein Oesterreichisches Feld-Verpflegungs-Magazin war zu Neumünster errichtet worden.

Mit dem 30. Januar 1864 trat die Verpflegung der Truppen aus Feld-Magazinen ins Leben. Bis zu diesem Tage war die Bequartirung noch keine ganz enge zu nennen gewesen, so daß die Wirthe, in diesem wohlhabenden Lande, die Ernährung der Mannschaften — gegen Bezahlung —

Digitized by Google

ohne Schwierigkeiten bewirken konnten. Jetzt mußte dies aufhören, da man in einen Bewegungskrieg eintrat, in dem auf ein tägliches Unterkommen der Mannschaft in bewohnten Orten nicht mehr gerechnet werden konnte.

Der Empfang einer dreitägigen eisernen Portion*) — bei den Oesterreichern einer viertägigen — welche die Mannschaft im Torniſter und Mantelſack mit ſich führte, ſicherte für alle Fälle die Verpflegung auf eben ſo viel Tage.

Damit aber die regelmäßige Verpflegung zur Hand ſei, ſollten der Armee bewegliche Magazine nach Schleswig hinein folgen.

Die Däniſche Armee hatte ſchon eine geraume Zeit aus dieſem Lande gelebt, ſo daß man darauf rechnen mußte, dasſelbe nicht mehr beſonders leiſtungsfähig zu finden.

Es waren daher große Parks von Landfuhren gebildet worden. In Kiel unter andern ein Park von 1000 Wagen, der mit Lebensmitteln auf 4 Tage für das mobile Preußiſche Armeekorps beladen wurde, eine zweite ebenſo ſtarke Wagenkolonne ſollte 2—3 Tage ſpäter folgen und den Bedarf für 3—4 weitere Tage mitführen.

Die 5 Proviant-Kolonnen hatten außerdem Proviant, namentlich Zwieback und Branntwein empfangen und folgten den Truppen beim Vormarſche.

Den Oeſterreichiſchen Truppen wurde das Vieh ſtets in lebenden Häuptern nachgeführt und, ſobald das Bedürfniß eintrat, die Schlächtereien hinter den Truppen etablirt.

*) Bei den preußiſchen Truppen beſtand die eiſerne Mundportion in: Brod reſp. Zwieback, Reis reſp. Graupe oder Grütze, Salz und Kaffee; auch konnte die Portion durch Speck oder Salz-Fleiſch vervollſtändigt werden.

Digitized by Google

Der Feldzug 1864 bot dem Heerfuhrwesen im großen Ganzen nicht die Gelegenheit, seine volle Leistungsfähigkeit, wie sie ihm durch die von Seiner Majestät dem Könige Wilhelm, gleichzeitig mit der allgemeinen Armee-Reorganisation 1860, gegebenen verbesserten Organisation beigelegt wurde, darzulegen; aber dennoch hatte dasselbe bewiesen, welchen Ansprüchen es bei einem etwa späteren größeren Kriege — der weniger Festungskrieg als dieser sein würde — zu genügen vermag.

Diese Gelegenheit ließ nicht lange auf sich warten.

Feldzug 1866.*)

Nicht allein strategische Anordnungen und taktische Vorzüge, oder moralische Momente an sich haben die glänzenden Waffenerfolge begründet, auch die Art der Verpflegung trug mit dazu bei; denn sie gestattete unserem Heere fast durchweg, sich von administrativ-ökonomischen Rücksichten frei zu bewegen; also gerade entgegengesetzt, wie dies der österreichischen Armee möglich wurde, infolge ihrer getroffenen ungenügenden, unzweckmäßigen Verpflegungsmaßregeln, trotzdem dieselbe im italienischen Feldzuge 1859 darin die bittersten Erfahrungen gemacht hatte. **Die Produktivität des Landes, in welchem man Krieg führen will, und die Dichtigkeit seiner Bevölkerung bedingen die Verpflegungsweise.**

Beide wichtige Momente waren aber in dem Feldzuge gegen Oesterreich und seinen Verbündeten sehr ungleichmäßig anzutreffen. Während z. B. die Main- und die Elbarmee anfänglich in Süd-Deutschland resp. in Sachsen hinsichts der Verpflegung — theils mittelst Requisitionen, theils durch Quartierverpflegung — gut gestellt war, mußten der I. und

*) Gr. Generalstab, Der Feldzug von 1866. Berlin 1867.

Digitized by Google

II. Armee, besonders der ersteren, bedeutende Verpflegungsvorräthe nachgeführt werden.

Die von der I. Armee durchzogenen Landstriche in Böhmen boten oft mehr als Armuth dar, von einer strikten Durchführung des Requisitionssystems konnte keine Rede sein, die zerstörenden Einflüsse der Bivouaks in fetten Kantonnirungsquartieren wieder abschwächen zu können, mußte schwinden, wenn man das okkupirte Terrain in Böhmen und auch in Mähren betrachtete. In Deutsch-Oesterreich war es jedoch später nicht besser bestellt, da hier zuerst die eigene Armee vom Lande gelebt hatte, und so die Gegenden zum größtentheil ausgesogen waren.

Die Preußischen Streitkräfte waren in vier Haupt-Armeen und ein Reserve-Korps formirt worden.

Die I. Armee unter dem Oberbefehl des Generals der Kavallerie, Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Friedrich Karl von Preußen, bestand aus 69 Bataillonen Infanterie, 3 Bataillonen Jäger, 54 Eskadrons, 300 Geschützen und 3 Bataillonen Pionieren. An Trains: 15 Proviant-Kolonnen, 3 Feldbäckerei-Kolonnen, 3 Pferde-Depots, 3 Krankenträger-Kompagnien; 8 leichten Feldlazarethen, 9 schweren Feldlazarethen; außerdem den Feld-Administrationen dreier Armeekorps, sowie einem noch bedeutenden, vom Lande gestellten Fuhrpark für die Feld-Intendanturen und Etappenbehörden.

Die II. Armee, unter dem Oberbefehl des Generals der Infanterie, Seiner Königlichen Hoheit des Kronprinzen Friedrich Wilhelm von Preußen, hatte eine Stärke von 96 Bataillonen Infanterie, 5¼ Bataillonen Jäger und Schützen, 94 Eskadrons, 352 Geschützen und 4 Bataillonen Pionieren. An Trains waren vorhanden: 20 Proviant-Kolonnen, 4 Feldbäckerei-Kolonnen, 4 Pferde-Depots, 4 Krankenträger-Kompagnien, 9 leichte Feldlazarethe, 9 schwere

Digitized by Google

Feldlazarethe, nebst den zugehörigen Feld-Administrationen von 4 Armeekorps, sowie einem größeren, vom Lande gestellten Fuhrpark zur Disposition der Etappen- und Feld-Intendantur-Behörden.

Die Elb-Armee unter dem Oberbefehl des Generals der Infanterie, **Herwarth von Bittenfeld**, war stark, inkl. der vom I. Reserve-Armeekorps nach Böhmen gefolgten Truppen: 48 Bataillone Infanterie, 2 Bataillone Jäger, 34 Eskadrons, 156 Geschütze, 1½ Pionier-Bataillon.

Der Train bestand aus: 6 Proviant-Kolonnen, 1 Feldbäckerei-Kolonne, 2 Pferde-Depots, 2 Krankenträger-Kompagnien, 3 leichten Feldlazarethen, 4 schweren Feldlazarethen nebst den zugehörigen Feld-Administrationen.

Die Main-Armee, unter dem Oberbefehl des Generals der Infanterie **Vogel von Falkenstein** — später General **v. Manteuffel** — hatte eine Stärke von 42 Bataillonen Infanterie, 22 Eskadrons, 78 Geschützen, ½ Bataillon Pionieren.

Außer 3 leichten Feldlazarethen waren andere etatsmäßige Sanitäts- und Verpflegungstrains bei diesem Korps nicht vorhanden.

Der Transport der Lebensmittel ꝛc. wurde mittelst requirirten Fuhrwerken bewirkt.

Erst später nach Einnahme der Festung Stade und der Stadt Hannover fiel der Main-Armee bedeutendes Kriegsmaterial jeglicher Art in die Hände, welches dazu benutzt wurde, manches noch Fehlende zu ergänzen, insbesondere um einen leichten Feld-Brücken-Train, ein leichtes Feldlazareth und ein Pferde-Depot — die Pferde wurden durch ausgeschriebene Lieferung beschafft — zu organisiren.

Außer den vorgenannten Haupt-Korps war noch ein Reserve-Korps unter Führung des Generallieutenants **von der Mülbe** organisirt worden, in einer Stärke von 24 Bataillonen Infanterie, 24 Eskadrons und 54 Geschützen.

Digitized by Google

An Trains hatte das Korps: 2 Proviant-Kolonnen, 1 Feldbäckerei-Kolonne, 1 Krankenträger-Kompagnie, 3 leichte Feldlazarethe und 2 schwere Feldlazarethe, sowie die nöthigen Feld-Administrationen.

Eine Uebersicht des Verlaufs der preußischen Truppen- ꝛc. Transporte auf den Eisenbahnen im Mai und Juni 1866 möge hier folgen, indem die Eisenbahn-Trains mit dem Heerfuhrwesen, in Bezug auf Beförderung der Lebensmittel und sonstigem Kriegsmaterial, wie schon früher bemerkt, in gewisser Beziehung zu einander stehen.

Die Eisenbahn-Transporte zum Zwecke der Mobilisirung und des Aufmarsches des preußischen Heeres im Jahre 1866 wurden von einer Exekutiv-Kommission — bestehend aus dem Major Graf Wartensleben vom Generalstab und dem Geh. Ober-Baurath Weishaupt vom Handelsministerium — welche ihren Sitz in Berlin hatte, geleitet.

Von dieser Kommission ressortirten die später zu erwähnenden, auf den einzelnen Transportlinien fungirenden Linien-Kommissionen. Der ganze Verlauf der Transporte läßt sich in vier Abschnitten darstellen, welche der Zeit nach zwar theilweise ineinandergreifen, im Großen und Ganzen aber doch vier chronologisch aufeinanderfolgende Perioden bilden.

Im ersten dieser Abschnitte, d. h. in der ersten Hälfte des Mai, zumtheil aber auch noch in die zweite Hälfte dieses Monats hineinreichend, wurden die Eisenbahnen vorzugsweise für Ueberführung der Augmentations-Mannschaften und Pferde zu den Truppentheilen in Anspruch genommen; sie dienten also zur Beschleunigung der in successiven Befehlen angeordneten Kriegsbereitschaft und Mobilmachung. In diese Verwendungsperiode fällt auch noch der theilweise Transport der Landwehr-Bataillone nach den Festungen der Provinzen

Digitized by Google

Sachsen und Schlesien, wodurch die dortigen mobil gewordenen Garnisonen erst abkömmlich wurden.

Auch der Transport von Proviantgegenständen, Armeematerial allerlei Art nach Festungen, Garnisonorten und Verpflegungs-Magazinen fällt in diesen Zeitraum. Es würde zu weit führen, wollte man die tägliche Transportzahl zu diesen verschiedenen Zwecken hier rekapituliren; im Ganzen läßt sich nur sagen, daß diese Transporte mehr sporadisch als fahrplanmäßig vor sich gingen.

Es konnten auch in jener Periode Leistungen bedeutender Art von den Eisenbahnen nicht verlangt werden, weil diese letzteren erfahrungsmäßig eine etwa 8 bis 10tägige Ruhezeit brauchen, um ihre Vorbereitungen für Transporte in größerem Maßstabe, wie sie ja demnächst bevorstanden, zu treffen. Hierher gehört u. a. das Sammeln und Rangiren des Bahn-Fuhrparks, die Einrichtungen auf den Ein- und Ausladepunkten ꝛc. Es läßt sich also hier im Allgemeinen nur anerkennend hervorheben, daß auch während jener normalmäßigen Vorbereitungszeit die zur Mobilisirung der Feldtruppen und zur Besetzung der Festungen beanspruchten Transporte überall von den Eisenbahn-Verwaltungen geleistet worden sind.

Die zweite Periode umfaßt den Marsch und Eisenbahn-Transport des 5., 6., 3. und 4. Armeekorps nach Schlesien und der Lausitz. Es fällt derselbe im Großen und Ganzen in die Zeit vom 16. bis 23. Mai, wenn auch ein Theil der Specialwaffen und des Heerfuhrwesens erst einige Tage später an den Bestimmungsorten eintraf.

Die Koncentrirung dieser 4 Armeekorps hing wesentlich mit der damaligen politisch-militairischen Lage zusammen.

Preußen war durch Oesterreich und Sachsen in den Rüstungen überholt, und im Hinblick auf eine nicht unmögliche Sommation von dort her war es nöthig geworden,

Digitized by Google

die zunächst bereiten Truppen — das waren jene 4 Armeekorps — zum Schutz der Hauptstadt Berlin und Breslau in den direkt bedrohten Grenzdistrikten aufzustellen. Die Maßregel war mithin rein defensiver Natur.

Im Speciellen ging die Ausführung folgendermaßen vor sich:

Das 6. Armeekorps koncentrirte sich fast ausschließlich mittelst Landmarsches bei Neisse und Frankenstein; nur für einzelne Stäbe und für ein Lazareth wurden im Ganzen drei Züge auf den Oberschlesischen Bahnen in der Zeit vom 17. bis 21. Mai in Anspruch genommen. Die letzte Kolonne des Korps traf am 21. Mai in Neisse ein.

Das 5. Armeekorps wurde in der Zeit vom 17. bis 20. Mai auf der Eisenbahnlinie Kreuz — Posen — Breslau — Königszelt transportirt. Seine letzte Kolonne traf am 30. Mai daselbst ein.

Für den Transport beider genannten Armeekorps fungirte eine gemeinsame Linien-Kommission, bestehend aus dem Hauptmann von Hahnke vom Generalstabe und dem Regierungs- und Baurath Siegert.

Vom 3. Armeekorps wurden nur 6 Infanterie- und 4 Kavallerie-Regimenter per Eisenbahn transportirt; im übrigen erreichte das Korps seinen Koncentrations-Rayon bei Drebkau mittelst Landmarsches.

Der Bahn-Transport wurde durch die aus dem Hauptmann von Versen vom Generalstabe und dem Regierungs- und Baurath Vogt bestehende Linien-Kommission geregelt und ging in der Zeit vom 17. bis 22. Mai auf den Linien

Digitized by Google

Brandenburg, Wittenberge, Angermünde } Berlin } Landsberg a. Warthe } Frankfurt a. O. — Guben

vor sich. Außerdem wurden einige nicht marschirende Kolonnen des Korps am 27. und 30. Mai per Bahn nach Guben befördert.

Auch für das 4. Armeekorps bestand eine besondere Linien-Kommission: Premier-Lieutenant Bergmann vom Generalstabe und Baurath Umpfenbach.

Sie fungirte auf den innerhalb der Provinz Sachsen und durch Thüringen nach Bitterfeld und Herzberg führenden Bahnen.

Auf denselben wurden sämmtliche Truppentheile des Armeekorps in der Zeit vom 16. bis 19. Mai nach Bitterfeld befördert, die letzte Kolonne desselben traf am 24. Mai in Herzberg ein.

Während sich in dieser Weise das Korps zunächst auf beiden Elbufern bei Torgau und Herzberg koncentrirte, fanden gleichzeitige Transporte der Landwehr nach Erfurt und Wittenberg statt.

In diese Periode, nämlich in die Tage vom 16. bis 20. Mai, fällt auch der Transport von 4 Infanterie- und 1 Kavallerie-Regiment des 8. Armeekorps von Trier und Saarbrücken nach Koblenz — eine Maßregel, welche mit der Anfangs beabsichtigten Zusammenziehung des Korps bei Wetzlar zusammenhing.

Während des Verlaufs aller dieser zu nur defensiven Zwecken angeordneten Transporte und Märsche hatte sich die Situation von Tage zu Tage verschärft und war aus politischen und militairischen Erwägungen der Entschluß gefaßt

Digitized by Google

worden, um auch die übrigen inzwischen mobilisirten Armeekorps operationsbereit aufzustellen.

Hiermit begann die dritte Periode und zwar diejenige, in welcher die größten Leistungen der Eisenbahnen stattfanden und wo die Operations-Armee in der Zeit vom 23. Mai bis 5. Juni durch täglich regelmäßiges Eintreffen von circa vierzig Truppenzügen auf ihrer Aufmarschlinie verstärkt wurde.

Mit einigen wenigen Ausnahmen unbedeutender Verspätungen, trafen sämmtliche Züge zur fahrplanmäßigen Zeit auf ihren Bestimmungsorten ein.

Mit dem 5. Juni war also im wesentlichen die Mitwirkung der Eisenbahnen für Vorbereitung des Aufmarsches der Hauptarmee beendet und wurden die Leistungen des Dampfrosses in dem nun folgenden vierten Abschnitte nicht mehr in dem Umfange in Anspruch genommen, wie in der vorigen Thätigkeitsperiode.

Es fanden in der Zeit vom 5., 6., 16. und 17. Juni noch einige Transporte von Landwehrtruppen, sowie die Beförderung des Gardekorps statt.

Von letzterem war ein großer Theil Infanterie in Berlin und Potsdam zurückbehalten, der Rest in der Richtung nach Kottbus in Marsch gesetzt worden. Als nun die um Mitte Juni eintretenden Verhältnisse die Ueberweisung dieses Korps zur II. Armee veranlaßten, wurde dasselbe mit Ausnahme der zum Kavallerie-Korps der I. Armee tretenden 4 Kavallerie-Regimenter und 2 reitende Batterien, in den Tagen zwischen dem 15. und 21. Juni mit durchschnittlich täglich 12 Zügen von Berlin und Potsdam resp. Guben und Sorau aus, nach Brieg transportirt. Hier traf der letzte Truppentheil am 19., die letzte Kolonne am 22. Juni ein.

Diesen vier Haupt-Eisenbahn-Transport-Perioden tritt

Digitized by Google

nun der letzte fünfte Abschnitt hinzu, in welchem noch einzelne Truppentheile befördert wurden, hauptsächlich aber die Leistungen der Eisenbahnen für die Nachschübe an Ersatzmannschaften, Proviant und anderem Armeematerial in Anspruch genommen wurden.

Der Verpflegungstrain hat während des ganzen Feldzuges — soweit nicht besonders schwierige Verhältnisse dies beeinträchtigten, wie z. B. die oft kaum passirbaren Kolonnenwege und Dorfstraßen — überall und stets zu rechter Zeit den an ihn gestellten Ansprüchen vollkommen genügt.

Wenn nicht immer die Proviant-Kolonnen rechtzeitig, besonders nach Beendigung eines größeren Gefechts oder einer Schlacht, zur Stelle sein konnten, so lag dies zumeist an den strategischen und taktischen Operationsverhältnissen. Mehrfach waren preußischerseits Operationen nicht beabsichtigt gewesen, erst im Laufe des Tages traten zwingende und unvorhergesehene Umstände ein, einen Offensiv-Angriff schleunigst zu unternehmen, wie z. B. bei Königgrätz. Die Verhältnisse erheischten dann aber einen schnellen Vormarsch. Die Trains und Bagagen erhielten meist in größeren Entfernungen eine Rückwärts-Aufstellung und konnten erst nach Beendigung resp. Entscheidung des Kampfes, zu den Truppen-Standorten, Bivouaks 2c. herangezogen werden, was immerhin längere Zeit währte, ehe die Truppen ihre Mund-Portionen in Empfang nehmen konnten. So z. B. nach dem Gefecht von Münchengrätz. Dort standen nach dem siegreichen Kampfe, auf einer Quadratmeile Raum, über 100 000 Mann aller Waffen. Die Dorfschaften waren von den Einwohnern verlassen, die Brunnen verschüttet und die Lebensmittel mitgenommen wor-

Digitized by Google

den, so daß die Truppen an Verpflegungsgegenständen nur sehr wenig an Ort und Stelle vorfanden.

Der Proviant-Train traf aber erst später und auch nur zumtheil auf den Truppen-Halteſtellen ein, wegen der meilenweiten Entfernung von letzteren und wegen der schlechten Wege, welche ein schnelleres Marschtempo mit den schwer beladenen Fahrzeugen unmöglich machten.

Feldzug 1870/71.*)

Die administrative Thätigkeit in Bezug auf die Feldverpflegung der kolossalen Heeressäulen der deutschen Armee (die Verpflegungsstärke derselben betrug im Monat August 1870 — 982064 Mann mit 209403 Pferden), während des deutsch-französischen Feldzuges kann nicht klarer und übersichtlicher dargestellt werden, als dies in dem Generalstabswerk über diesen Krieg ausgeführt ist.

Es soll daher hier das über diese Materie in genanntem Werke Gesagte im Auszuge wiedergegeben werden, wobei alle in dem Gesammtwerke vereinzelt vorkommenden Bemerkungen über den Verpflegungsmodus eine sachgemäße Zusammenstellung gefunden haben.

Die Landstriche, in denen die deutsche Armee zusammengezogen wurde, besaßen größtentheils reiche Hülfsquellen.

Dennoch konnte die Aufbringung der zur Ernährung aller einrückenden Truppen erforderlichen Lebensmittel den Rheingegenden nicht für mehr als zwei Tage zugemuthet werden. Es war dies um so weniger zulässig, als die an sich schon nicht ergiebige Ernte des laufenden Jahres zumtheil noch auf dem Felde lag und die herrschende Trockenheit sowohl die Thätigkeit der Mühlen, als die Benutzung der Wasserstraßen beschränkte.

Die Sicherstellung der Verpflegung so bedeutender Truppen-

*) Gr. Generalstab. Der deutsch-französische Krieg 1870/71.

Digitized by Google

massen, wie sie sich bereits Ende Juli und Anfang August an der französischen Grenze versammelten, bot bei der kurzen Vorbereitungszeit allerdings große Schwierigkeiten dar, doch war es den deutschen Kriegs-Ministerien und dem General-Intendanten der Armee, General-Lieutenant von Stosch gelungen, dieselben erfolgreich zu überwinden.

Man war sofort damit vorgegangen, in Köln, Koblenz, Bingen, Mainz und Saarlouis je 20 Feldbacköfen zu errichten und ihnen die Mehlvorräthe der nächstgelegenen Friedens-Magazine zur Verfügung zu stellen.

In Hausen bei Frankfurt a. M. und in Mannheim traten große Bäckereien für die Armee in Betrieb und in den an den Eisenbahnen gelegenen, größeren Garnisonen wurden die dort bereits vorhandenen Militair-Bäckereien erweitert und in Stand gesetzt, nicht nur den laufenden Bedarf für die mobilen Truppen zu decken, sondern auch größere Brodvorräthe und Reservebestände an Feldzwieback zu bilden.

In den Korpsbezirken stellte die Intendantur einen sechswöchentlichen Bedarf an Viktualien, Hafer und Heu sicher, der in die Koncentrations-Rayons mitzuführen war; auch wurde ein großer Theil des Festungs-Lebensmittel-Vorraths von Köln und Wesel per Dampfschiff nach Bingen geschafft und für die Feld-Armee verwandt. Da in den ersten Transporttagen die Armeekorps ihre Viktualien- und Fouragebestände nur durch Mitnahme in den Eisenbahnwagen, resp. durch Anhängen einzelner Waggons zu befördern vermochten, waren die Truppen angewiesen, in ihren Aufstellungs-Bezirken die Verpflegung durch Selbstbeschaffung thunlichst zu erleichtern; ferner hatte man in den größeren Magazinen an den Eisenbahnen eine besondere 14tägige Reserve an Mehl und Hafer niedergelegt, die durch fortwährende Ergänzung nach jeder Requisition komplet erhalten wurde.

Digitized by Google

Ein sechswöchentlicher, zugleich als Reserve dienender Bedarf an Viktualien, Hafer und Heu für das 7. Armeekorps war in Köln, Koblenz, Bingen und Frankfurt a. M. aufgehäuft, während von Baden in Heidelberg und Meckesheim; von Bayern in Germersheim, Ludwigshafen und Neustadt; von Würtemberg in Bruchsal Magazine für die Armee errichtet wurden.

Nachdem dann Ende Juli der größte Theil der Truppen transportirt war, welche unterwegs auf besonderen Verpflegungsstationen geregelte Kost erhielten, konnten die Armeekorps mit dem Nachziehen ihrer Verpflegungsbestände beginnen und wurden in den letzten Tagen des Juli und den ersten Tagen des August etwa 50 geschlossene Eisenbahn-Proviantzüge nach dem Rhein instradirt.

Inzwischen waren auch die Fuhrparks fertig formirt worden; jedes Armeekorps erhielt einen solchen von 400 zweispännigen Wagen, den General-Inspektionen standen zusammen 3000 solcher Fuhrwerke zur Verfügung.

Außer diesen so äußerst vorsorglichen Armee-Ernährungs-Maßregeln wurde auf Veranlassung des General-Intendanten der Ankauf von je 3 Millionen Pfund Fleischkonserven, Zwieback, Hafer und Preßheu in England angeordnet, deren Einlieferung in Köln a. Rhein zu erfolgen hatte.

Bei den einzelnen Armeen*) ergaben sich jedoch Unterschiede bei dem in Vorstehendem angegebenen Verpflegungssystem innegehaltenen Verfahren, welche schon durch die Verschiedenartigkeit des Aufmarschterrains bedingt waren.

Für die I. Armee (Oberbefehlshaber: General der Infanterie **von Steinmetz**. Stärke: 75 Bataillone, 64 Schwadronen,

*) Die gesammte deutsche Armee war gemäß der Ordre de bataille vom 1. August 1870 in 3 Armeen gegliedert, in die I., II. und III. Armee und einige, außer dem Verbande dieser Armeen stehende Korps.

Digitized by Google

45 Batterien, die sämmtlichen zugehörigen Trains und Administrationen) dienten auf ihrem Vormarsche, durch die wenig fruchtbaren Eifel-Gegenden, Köln und Koblenz als Sammelpunkte aller Vorräthe. Die in Trier lagernden Bestände waren wegen der bei einem feindlichen Vorstoße drohenden Gefahr durch das General-Kommando des 8. Armeekorps zunächst zurückgezogen worden. Es gelang jedoch, Dank thatkräftiger Hülfe der Civilbehörden und Einwohnerschaft, unter Benutzung eines vom Lande gestellten Fuhrparks, ernste Verlegenheiten zu vermeiden.

Bis zum 30. Juli wurde in Trier wieder ein ansehnliches Magazin errichtet.

Nach dem Freiwerden der Eisenbahn konnten von hier aus Bestände nach Fraulautern vorgeschoben und daselbst am 8. August die Bäckerei-Kolonnen der Armeekorps in Thätigkeit gesetzt werden.

Das Ober-Kommando der II. Armee (Oberbefehlshaber: Seine Königl. Hoheit der General der Kavallerie, Prinz Friedrich Karl von Preußen. Stärke: 181 Bataillone, 156 Schwadronen, 105 Batterien, die sämmtlichen Trains und Administrationen) hatte bereits am 22. Juli die unterstellten Truppentheile ermächtigt, einen selbstständig zu beschaffenden Proviantvorrath für 5 Tage auf den von ihnen benutzten Eisenbahnzügen mitzuführen.

Am 29. Juli befahl dasselbe, die im Aufmarschgebiete verfügbaren Lebensmittel in den Grenzen eines sechstägigen Bedarfs zu jedem Preise anzukaufen, und gestattete, soweit dies die Beschaffung erleichterte, eine veränderte Zusammensetzung der Portionen, sowie der Hartfutter-Rationen.

Von besonderer Bedeutung wurde die bei dieser Armee zuerst im größeren Umfange angeordnete Verwendung von Verpflegungs-Konserven. Ein diesbezüglicher Antrag

Digitized by Google

war bereits unterm 16. Juli vom Ober-Kommando an das Kriegsministerium gerichtet worden.

Bereits schon in friedlichen Zeiten, auf Veranlassung der kriegsministeriellen Instanz, beim 3. Armeekorps angestellte Versuche hatten zwar noch keine Veranlassung bieten können, die bezüglich der einzelnen Bestandtheile der Mundportionen maßgebenden Bestimmungen allgemein abzuändern, jedoch bewährte sich schon damals eine aus Erbsenmehl, Fett und Speck bereitete Konserve in so hohem Maße, daß durch den Armee-Intendanten Engelhard gleich nach der Mobilmachung eine ausgedehnte Fabrik zur Herstellung dieses Nahrungsmittels in Berlin eingerichtet werden konnte. Diese Anstalt begann ihre Thätigkeit am 8. August 1870 und lieferte nach wenigen Tagen die ersten 100 000 Stück der später so bekannt gewordenen Erbswurst.*)

Dieses Aushülfsmittel fand so allgemeine Anerkennung, daß die Fabrik längere Zeit hindurch die ganze Armee damit zu versorgen hatte. Die Anstalt dehnte schließlich ihren Betrieb auch auf die Herstellung anderweitiger Fleischkonserven aus und versendete im Ganzen ungefähr 40 Millionen Portionen nach dem Kriegsschauplatze.

Durch Ankäufe von Proviant in den Hansestädten und in Holland, zu dessen Transport gemiethete Rhein-Dampfschiffe Verwendung fanden, durch Belebung des Bäckereibetriebes bei den Kolonnen und den Truppentheilen selbst, endlich durch Heranziehung zahlreicher Vorräthe der Festung Köln und Wesel nach Bingen, wurde nicht nur eine ausreichende Ernährung während des Aufmarsches, (als Verpflegungsbasis diente anfänglich die Linie Bingen — Mainz — Worms,

*) Der Erfinder der Erbswurst (eine Mischung von Erbsenmehl, Rinderfett, zumtheil entfettetem Speck, Zwiebeln und anderen Gewürzen, in darmartige Hülsen von Pergamentpapier gefüllt), war der Koch Grüneberg in Berlin.

Digitized by Google

vom 29. Juli an die Linie Kreuznach — Alzey — Worms), sondern auch noch die Bildung eines Reservevorraths an Lebensmitteln ermöglicht.

Schwieriger gestaltete sich die Verpflegungsfrage während der Versammlung der III. Armee, (Oberbefehlshaber: Seine Königl. Hoheit General der Infanterie, der Kronprinz von Preußen. Stärke: 153 Bataillone, 134 Schwadronen, 96 Batterien, die zugehörigen Trains und Administrationen), da die vertragsmäßig ausbedungenen Lieferungen wegen Verzögerung der Eisenbahntransporte nicht rechtzeitig eintreffen konnten. Trotzdem entstanden keine eigentlichen Verlegenheiten, weil die Quartierverpflegung von Seiten der Bevölkerung über Erwarten gut gewährt wurde, die Süddeutschen Regierungen ihre Bestände bereitwilligst hergaben und endlich die schon am 26. Juli 1870 in Mannheim eingetroffene General-Etappen-Inspektion sofort ans Werk ging, dort ein großes Armee-Magazin zu errichten und einen Fuhrpark von 1000 Wagen zusammenzubringen, von welchem sofort 400, als provisorischer Fuhrpark, dem Garde-Korps überlassen wurden.

Bei Beginn der Operationen standen den deutschen Truppen im Aufmarschgebiet folgende Magazine zur Verfügung:

der I. Armee:

die Magazine zu Fraulautern und Trier;

der II. Armee:

die Magazine zu Kreuznach, Alzey, Worms und die Reservemagazine zu Bingen und Mainz;

der III. Armee:

die Magazine in Heidelberg, Meckesheim in Baden; Germersheim, Ludwigshafen und Neustadt in Bayern; Bruchsal in Würtemberg und das in der Bildung begriffene Armee-Magazin in Mannheim.

Während des Vormarsches der I. und II. Armee nach

Digitized by Google

der Mosel blieb Erstere zunächst auf den Nachschub aus Saarlouis angewiesen, welcher zur Errichtung eines Zwischenmagazins in Boulay verwendet wurde.

Eine willkommene Aushülfe boten die in Feindesland, Forbach und anderen Orten erbeuteten Vorräthe, von welchen sogar, nach Entnahme eines mehrtägigen Bedarfs, noch bedeutende Mengen nach Saarlouis zurückgebracht werden konnten. Die Requisitionen und das von den Truppen selbst eifrig betriebene Brodbacken gewährten gleichfalls eine bedeutende Unterstützung in der Verpflegung der I. Armee. Auch Seitens der II. Armee fand letztere insofern Unterstützung, als ihr vorübergehend der Empfang von Verpflegungsmitteln im Rayon der ersteren (Forbach, St. Avold und Faulquemont) gestattet wurde.

Später wurden an die I. Armee bedeutende Proviantmassen zur Errichtung eines Magazins in Courcelles sur Nied abgegeben.

Die Bestände der II. Armee mußten, den schnellen Bewegungen entsprechend, bald bis in die Linie Neunkirchen—Homburg vorgeschoben werden, in Folge dessen vom 4. August ab täglich drei Verpflegungs-Eisenbahnzüge auf der Linie Bingen—Neunkirchen koursirten.

Besondere Aufmerksamkeit widmete das Ober-Kommando der II. Armee der Ausnutzung des verfügbaren Fuhrwerks, um alle noch am Rhein lagernden Vorräthe möglichst schnell bis in jene Linie und darüber hinaus zu befördern.

So entstanden nach einander Magazine und Bäckereien in Saarbrücken, Saargemünd und Saarunion, später in Forbach, St. Avold, Faulquemont und schon am 13. August in Remilly. In dieser Gegend wurden bedeutende Massen von Lebensmitteln angehäuft, um sich nach Kräften gegen Verlegenheiten bei Ueberschreitung der Mosel zu sichern.

Digitized by Google

Während der Kämpfe vor Metz war es allerdings nur in seltenen Fällen möglich, wie beispielsweise bei Theilen der I. Armee am 14. August, die Truppen am Schlachttage selbst mit Lebensmitteln zu versorgen, doch konnte wenigstens im Laufe des nächstfolgenden Tages überall hinreichende Verpflegung verabreicht werden.

Bei der III. Armee ergaben sich bis zu den ersten Zusammenstößen mit dem Feinde keine Schwierigkeiten, da die Proviant-Kolonnen der Armee-Korps nahe herangezogen und aus den am 5. August von Landau, Homburg, Mannheim und Würzburg nach Weißenburg; am 6. nach Sulz vorgeschobenen Beständen, ergänzt werden konnten.

Während des Vormarsches durch das dünn bevölkerte Gebirgsland, in welchem die Kolonnen zurückbleiben mußten, erwiesen sich die den Truppen zugestandenen eignen Lebensmittelwagen und weit ausgreifende Requisitionen als sehr nützlich, so daß bei den meisten Armeekorps der III. Armee kein Mangel eintrat.

Günstiger gestalteten sich die Verhältnisse während der weiteren Bewegungen gegen die Marne, da die Quartierverpflegung in den reicheren Gegenden ausgenutzt werden konnte; auch daß das Seitens der II. Armee in Saarunion errichtete Magazin zur Verfügung stand und an verschiedenen Punkten den Truppen Vorräthe des Feindes in die Hände fielen.

Die General-Etappen-Inspektion der III. Armee legte, nachdem am 21. August die Eisenbahn bis Nancy fahrbar gemacht worden war, in dieser Stadt und in Luneville Magazine an.

Für die laut Allerhöchster Ordre vom 19. August aus Theilen der II. Armee formirte Maas-Armee (bestehend aus dem Königl. Preußischen Garde-, II., IV. und XII. (Königl. Sächsischen) Armeekorps nebst der 5. und 6. Kavallerie-

Digitized by Google

Division), unter dem Oberbefehl des Kronprinzen Albert von Sachsen, wurde zunächst Pont à Mousson als Etappen-Hauptort und Magazinpunkt bestimmt.

Die Füllung des dortigen Magazins mittelst der in Remilly vorhandenen Bestände, sowie aus der Heimath eintreffende Vorräthe, ging schnell von statten.

Dagegen war die Nachführung der Lebensmittel zu den Truppen sehr schwierig, weil die II. Armee wegen Ueberlastung mit Verwundeten-Transporten die ihr aufgetragene Abgabe von Fuhrpark-Wagen nicht auszuführen vermochte.

Nur beim XII. Armeekorps ließ es sich mit Hülfe des am 24. August angelangten eignen Fuhrparks ermöglichen, einen staffelweisen Nachschub einzurichten.

Im Uebrigen wurden die Truppen bis Ende August durch Quartierverpflegung, sowie auf dem Wege der Requisition und des freihändigen Ankaufs im Allgemeinen ausreichend ernährt. Zur weiteren Aushülfe dienten die Vorräthe kleinerer, in St. Michael und Commercy angelegter Magazine.

Der am 26. August beginnende Rechtsabmarsch der III. und Maas-Armee erschwerte die Verpflegung der auf engem Raume zusammengedrängten Heeresmassen in hohem Grade, da die Proviant-Kolonnen und das mitgeführte lebende Vieh den Truppen nicht unmittelbar folgen durften, die Heranziehung der Kolonnen nur selten zu ermöglichen war und weder Requisitionen noch Ankäufe genügende Erträge lieferten.

Die Verpflegungs-Trains für die III. Armee konnten theilweise nicht rechtzeitig von den Aenderungen in der Marschrichtung benachrichtigt werden, so daß bei dieser Gelegenheit die Proviant-Kolonne Nr. 2 des IX. Armeekorps, auf dem Marsche von Vitry le Français nach Reims von feindlichen Truppen aufgehoben wurde.

Digitized by Google

Der Maas-Armee wurde in Etain vom 29. August an eine tägliche Aushülfe von 100 Wagen Seitens des vor Metz stehenden Heeres gestellt.

Im Allgemeinen waren die Truppen in dieser Zeit darauf angewiesen, ihren eisernen Bestand zu verzehren und denselben soweit möglich, durch Vorziehen einiger Kolonnenfahrzeuge wieder zu ergänzen.

Eine wesentliche Unterstützung gewährten die an verschiedenen Punkten, wie bei La Besançon, Carignau, Doucherv und Bazeilles, erbeuteten französischen Vorräthe. Dem Gardekorps fiel am 31. August bei Carignau ein feindlicher Proviantzug mit dem siebentägigen Bedarf für ein Armeekorps in die Hände.

Immerhin wurden den Truppen damals nicht unerhebliche Entbehrungen auferlegt.

Vom 2. September an konnten die Proviant- und Fuhrpark-Kolonnen wieder näher herangezogen werden, gleichzeitig erwuchsen der Heeresverwaltung unvorhergesehene Verpflichtungen durch die nothwendig werdende Versorgung der zahlreichen Kriegsgefangenen.

Die Schlacht von Sedan brachte 21 000 Gefangene in der Schlacht und 83 000 Kriegsgefangene, in Folge der Kapitulation, plötzlich in die Verpflegung der deutschen Verproviantirungs-Behörden; es war dies daher, bei dem zur Zeit ohnehin nicht allzu großen Vorrath an Verpflegungsmitteln, für die deutsche Heeresverwaltung eine große Aufgabe, die aber bei der sonst weisen Umsicht und Organisationsfähigkeit des deutschen Generalstabes — besonders des General-Quartiermeisters v. Podbielski und des General-Intendanten v. Stosch — ohne besondere große Schwierigkeiten dennoch gelöst wurde.

Der General-Quartiermeister hatte bereits am 2. Sep-

Digitized by Google

tember zeitig Bestimmungen über die Verpflegung und den Weitertransport der in der Schlacht gemachten Gefangenen getroffen. Danach sollten sämmtliche französische Mannschaften in Transporte zu je 2000 Köpfen zusammengestellt, und von der Maas-Armee über Stenay nach Etain, von der III. Armee über Buzancy, Clermont, St. Michael nach Pont à Mousson abgeliefert werden, um an den genannten beiden Endpunkten durch Truppen der Einschließungs-Armee von Metz übernommen und weiter befördert zu werden.

Ebenso waren besondere Vorschriften gegeben rücksichtlich der gefangenen Offiziere und für die Sicherstellung einer angemessenen Verpflegung auf beiden Marschlinien.

Nach erfolgtem Abschlusse der Kapitulation kamen diese Anordnungen auch für das nun kriegsgefangene Heer in entsprechender Weise zur Anwendung.

Die für Letzteres zunächst nothwendigen Lebensmittel sollten nach getroffener Verabredung von Mézières auf der Eisenbahn nach Doucherу herangebracht werden.

Inzwischen wurde, um den Bedürfnissen des Heeres zu genügen, auch in der Heimath das Brodbacken eifrig betrieben. Da aber anfänglich keine Proviantzüge zur Armee befördert werden konnten, so waren die Vorräthe bei der großen Hitze vielfach dem Verderben ausgesetzt, ein Uebelstand, welchem man nach Kräften durch Herstellung von Dörrbrod zu steuern suchte. Als dann die Eisenbahnen auch für Verpflegungszwecke benutzt werden durften, nahm die Zufuhr von Vorräthen aller Art bald einen außerordentlichen Umfang an.

Die Feld-Intendanturen und heimathlichen Behörden waren gleichmäßig bestrebt, der Armee ihre Bestände zu übermitteln. Auch vertragsmäßig nicht verpflichtete Kaufleute wußten mehrfach ihre Waaren dem Kriegsschauplatz nahe zu bringen.

Digitized by Google

So entstand bald ein gewaltiger Zufluß von Lebensmitteln aller Art, welchen weder die Eisenbahnen, noch die zur Entladung am Bestimmungsorte verfügbaren Kräfte fortzuschaffen vermochten. Die Folge davon war, daß auf den Linien sehr bald Stockungen eintraten. Solche Unzuträglichkeiten kehrten im Verlauf des Krieges mehrfach wieder und hätten für den ganzen Nachschub der Armee verhängnißvoll werden können, wenn es der Heeresverwaltung nicht durch rücksichtslose Energie immer gelungen wäre, die Eisenbahn frei zu machen.

Durch Befehl des General-Intendanten der Armee vom 11. August wurde die Absendung von Proviantzügen aus Deutschland auf diejenigen Fälle beschränkt, in welchen sie von ihm oder den General-Etappen-Inspektionen ausdrücklich verlangt werden würde. Diese Beschränkung konnte um so eher auch geschehen, da, abgesehen von einzelnen Ausnahmsfällen, die reichen Hülfsquellen der besetzten feindlichen Landestheile die Heeresverpflegung wesentlich erleichterten.

Unmittelbare Abhülfe bei den eingetretenen Verkehrsstopfungen wurde durch eine möglichst schnelle Entladung aller festliegenden Züge bewirkt, wenngleich dadurch eine große Menge von Lebensmitteln schutzlos der Witterung und damit dem schnellen Verderben preisgegeben werden mußten.

Dem Feld-Intendanten der II. Armee, von Schwedler, gelang es, einen großen Theil derartiger, die Bahnhöfe füllender Vorräthe, welche hauptsächlich für die Pariser Cernirungs-Armee bestimmt waren, der Einschließungs-Armee vor Metz zuzuführen und dort nutzbar zu machen.

Einige Schwierigkeiten entstanden für Letztere durch den bald eintretenden Mangel an Fuhrwerk.

Die Wagenparks schmolzen durch Abgaben zum Eisenbahnbau, durch Verwundeten-Transporte, sowie infolge von Erkrankungen derartig zusammen, daß beispielsweise die General-

Digitized by Google

Etappen-Inspektion der I. Armee am 17. Oktober von 2000 anfänglich vorhandenen nur noch 20 Wagen besaß.

Der bei Metz herrschende Wassermangel machte sich sehr fühlbar, doch wurde durch regelmäßige Verausgabung der vorgefundenen reichen Weinvorräthe und später durch Erhöhung der Kaffeeportion, sowie Verabfolgung von Branntwein und Glühwein für die Vorposten, nachtheiligen Folgen vorzubeugen gesucht.

In fürsorglicher Weise hatte die Armeeverwaltung eine große Anzahl der sogenannten Amerikanischen oder Abyssinischen Röhrbrunnen beschafft, dieselben konnten jedoch, wegen des meist steinigen Untergrundes im nördlichen und mittleren Frankreich, wenig zur Verwerthung gelangen. Dagegen war die Metzer Armee während der ganzen Dauer der Einschließung der Festung nicht nur ausreichend verpflegt, sondern sogar im Stande, der Maas-Armee auszuhelfen, sowie die von Sedan kommenden und bei der Kapitulation von Metz gemachten Gefangenen — ja selbst die Einwohner der Festung — mit Lebensmitteln zu versorgen.

Das Ober-Kommando der Einschließungs-Armee vor Metz richtete eine ganz besondere Fürsorge auf Sicherstellung einer dem anstrengenden Vorpostendienste entsprechenden Verpflegung.

Der unmittelbar hinter der Einschließungsfront liegende Landstrich war bereits während der stattgehabten Truppendurchzüge derartig ausgesogen worden, daß in demselben nur noch wenig Lebensmittel waren, obgleich der für die Lieferungen abgegrenzte Raum nach dem Vorrücken der III. und Maas-Armee erheblich erweitert worden war.

Diesem Uebelstande wurde indessen auf andere Weise abgeholfen, so daß der Verpflegungsbedarf für die Mannschaften jederzeit reichlich und in guter Beschaffenheit verabfolgt werden

Digitized by Google

konnte. Die auf der Eisenbahn herangeschafften Proviantvorräthe wurden an den Etappen-Hauptorten Courcelles und Remilly ausgeladen, um demnächst in die Aufstellungsbezirke der einzelnen Armeetheile weiter befördert zu werden.

Zu letzterem Zwecke dienten die in Staffeln zusammengestellten Fuhrparks und leeren Truppen- und Kolonnen-Fahrzeuge; auch solche Wagen, welche Verwundete nach der Eisenbahnstation gebracht hatten, kehrten mit Lebensmitteln beladen von dort zurück.

Die so gesammelten Vorräthe wurden bei einigen Korps in größeren Korps-Magazinen aufgespeichert, wie beispielsweise vom I. Armeekorps in Courcelles sur Nied, vom III. in Conflans; während bei anderen dieses Geschäft den Divisionen oblag.

In Corny und Courcelles wurden Viehparks errichtet, doch mußte infolge des Auftretens der Rinderpest zahlreiches Vieh getödtet und die Zuführung lebenden Viehes von Osten her vorläufig ganz eingestellt werden. Die Viehankäufe beschränkten sich daher nur noch auf Holland und Belgien. Speck, Hammelfleisch und Erbswurst ergänzten aber vollständig den hierdurch entstehenden Ausfall; ebenso bethätigte durch reichliche Uebersendung sogenannter „Liebesgaben" das gesammte deutsche Volk seine Theilnahme und Fürsorge für das vor dem Feinde stehende Heer.

Auch wurde aus Berlin und Mainz Büchsen-Dauerfleisch bezogen.

Preßheu und entsprechende Erhöhung der Haferrationen ersetzten den Ausfall an Heu und Stroh, deren Heranschaffung aus der Heimath gleichfalls, wegen der dort und im Elsaß ausgebrochenen Viehseuche, unterbleiben mußte.

Für den Vormarsch der III. und Maas-Armee von Sedan auf Paris genügte bei der weitläufigen Unterbringung

Digitized by Google

im Allgemeinen Verpflegung durch die Wirthe, Requisition und nöthigenfalls eine den Proviant- resp. Fuhrparks-Kolonnen entnommene Aushülfe.

Selbst der tägliche Brodbedarf wurde durch Eintreibung und durch Backen seitens der Truppen so ausreichend gedeckt, daß die bezüglichen Lieferungsverträge gekündigt werden konnten. Sämmtliche Truppentheile befanden sich im Besitz ihrer eisernen Portionen und führten außerdem noch einen mehrtägigen Bestand an Lebensmitteln auf Wagen mit sich.

Durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 12. September war die Zahl der Lebensmittel- (sogenannten Fleisch-) Wagen auf zwei für jedes Bataillon, einer für jede Schwadron, Batterie, Kolonne resp. Sanitäts-Detachement 2c. festgesetzt worden.

Um diese günstigen Verhältnisse nach Möglichkeit zu erhalten, ließ die Intendantur der III. Armee in Rheims und Chalons sur Marne Hauptmagazine einrichten und die in Mourmelon vorgefundenen großartigen Bäckerei-Anlagen durch die Bäckerei-Kolonnen des V. und VI. Armeekorps in Betrieb setzen.

Ungemein störend für die Sicherstellung der Verpflegung war das bereits erwähnte Auftreten der Rinderpest.

Um dem weiteren Umsichgreifen dieser Seuche unter den Viehtransporten vorzubeugen, wurden seitens des General-Intendanten der Armee die umfassendsten Maßregeln getroffen.

Alles auf der Strecke Landau—Nancy in Nachschub befindliche Rindvieh mußte getödtet, das gesunde Fleisch eingepökelt, das kranke vergraben werden. Der Bezug aus rückwärts gelegenen Ländern wurde beschränkt, so daß überhaupt nur aus Frankreich, Belgien und den Niederlanden Vieh entnommen werden durfte. Zeitweise wurde die Zufuhr ganz verboten.

Trotzdem kamen immer wieder neue Erkrankungsfälle vor,

Digitized by Google

infolge deren die Beschaffung des Fleischbedarfs und namentlich die wünschenswerthe Abwechselung in den verschiedenen Fleischsorten auf's Aeußerste erschwert wurde.

Die Heranziehung von Pökelfleisch und anderen Fleisch-Konserven, zu deren Bereitung in Mainz eine eigene Schlächterei in Thätigkeit trat, vermochte, gleichwie eine möglichst ausgiebige Verwendung von Schafvieh, den für die Truppen entstehenden Unzuträglichkeiten ganz vorzubeugen.

Zur Versorgung der Einschließungs-Armee vor Paris wurden sofort nach dem Eintreffen vor der Hauptstadt weitausgreifende, von den Kavallerie-Divisionen vorzunehmende Requisitionen angeordnet, aus deren Erträgen in Versailles und Corbeil für die III. Armee, in Chantilly für die Maas-Armee Magazine gebildet werden sollten.

Der Nachschub auf der Eisenbahn konnte für die III. Armee nur bis Nogent l'Artaud, für die Maas-Armee bis Chateau Thierry erfolgen, so daß die Proviant-Kolonnen zum Transport der Lebensmittel neun bis zehn Tage unterwegs blieben. Infolge dessen reichten die Kräfte des Heerfuhrwesens trotz äußerster Anstrengung derselben bei weitem nicht aus, um den gesammten Bedarf heranzuholen.

Dem Magazin in Versailles standen z. B. 1386 Wagen der Proviant- und Fuhrparks-Kolonnen zugebote, welche selbst bei nur siebentägiger Marschdauer täglich höchstens 3000 bis 3600 Centner (200 Wagenladungen) heranschaffen konnten, also noch nicht die Hälfte des auf täglich 8000 Centner zu veranschlagenden Bedarfs.

Auch die Stockungen auf der Eisenbahn wiederholten sich aus den früher geschilderten Gründen und wurde deshalb der Abschluß von Lieferungsverträgen, welche eine Benutzung der Eisenbahn erforderlich machten, ausschließlich der General-Etappen-Inspektion vorbehalten.

Digitized by Google

Auch die General-Etappen-Inspektion der III. Armee, welche durch Befehl vom 25. September mit Sicherstellung der Lieferungen für die gesammte Einschließungs-Armee beauftragt worden war, konnte mit ihrem Fuhrpark nicht aushelfen, weil derselbe theils noch in rückwärtigen Magazinorten hatte zurückbleiben müssen, theils zu Transporten für die Belagerungs-Artillerie beansprucht wurde.

Die Maas-Armee vermochte, infolge der günstigen Ergebnisse ihrer Requisitionen, im Magazin zu Chantilly sich eine ausreichende Reserve zu verschaffen.

Diejenigen der III. Armee ergaben dagegen nur eine geringe Ausbeute, so daß die Portionen nicht nach vorschriftsmäßigen Sätzen verausgabt werden konnten. Unter diesen Umständen wurde durch Verfügung des großen Hauptquartiers die Vornahme von Requisitionen allgemein nur noch bei weiter ausgreifenden Bewegungen und in solchen Gegenden gestattet, welche von der Einwohnerschaft verlassen waren, oder in denen mit Letzteren eine Einigung nicht erzielt werden konnte, in allen anderen Fällen aber der freihändige Ankauf aller Bedürfnisse zur Regel gemacht.

Einen besonderen Nachdruck legte man auf die Selbstthätigkeit der Truppen, um auf diese Weise den Ausfall zu decken und die Hülfsquellen des besetzten reichen Landstriches gleichmäßig auszunutzen.

Die in dem ganzen Belegungsraume angeordnete Ernte ergab so bedeutende Erträge an Kartoffeln und Gemüse, daß einzelne Korps bis zum Ende des Winters reichlich damit versorgt waren.

Dreschmaschinen, Mühlen und Bäckereien wurden in Betrieb gesetzt, und die Belebung des Angebots durch Baarzahlung, Ausschreibung von Märkten und möglichste Beseitigung aller Verkehrshinderniße hatte einen so günstigen Erfolg, daß von

Digitized by Google

Ende Oktober an der laufende Bedarf, soweit er nicht auf der Eisenbahn herangeschafft oder vertragsmäßig unmittelbar in die Magazine abgeliefert wurde, als gesichert anzusehen war.

Auch die Versorgung der Armee mit frischem Fleisch konnte trotz des Wiederausbruchs der Rinderpest durchgeführt werden, da sich die von den Armee-Intendanturen in's Werk gesetzten Ankäufe, namentlich in der Gegend von Meaux und Epernay, als sehr ergiebig erwiesen. Um Mitte November trafen in Corbeil unter anderem etwa 100000 Stück Hammel ein.

Außerdem trat jetzt die Verausgabung von Konserven, an deren Herstellung neben der Berliner und Mainzer Fabrik noch eine in Frankfurt a. M. neu eingerichtete Anstalt sich betheiligte, mehr in den Vordergrund. Diese Nahrungsmittel gewährten der Intendantur den Vortheil des leichteren Transports und den Truppen — namentlich während des Vorpostendienstes — den einer schnelleren Zubereitung. Die dabei unvermeidliche Einförmigkeit in der Beköstigung wurde durch die bedeutenden Weinvorräthe, welche sich in der Pariser Umgegend vorfanden, sowie durch zeitweise Verabreichung verstärkter Branntwein-Portionen erfolgreich ausgeglichen.

Schon seit der Uebergabe von Soisson, Ende Oktober, befand sich die Maas-Armee im Besitz einer eigenen Bahnlinie, doch hatte die Umladung des Frachtgutes, wegen einer durch Tunnel-Sprengung unfahrbar gemachten Strecke zwischen Soisson und Villers Cotterêts, sowie der Landtransport zwischen diesen beiden Orten sehr bedeutende Arbeits- und Fuhrkräfte beansprucht.

Eine erhebliche Erleichterung für den Nachschub von Verpflegungsmitteln trat ein, nachdem gegen Ende November der Bahnbetrieb bis Gomesse, Mitry und Lagny hergestellt worden war.

Digitized by Google

Die sich hieraus ergebende Entlastung des Fuhrparkes kam aber hauptsächlich den Transporten der Belagerungs-Artillerie zugute und erst gegen Ende des Jahres gelang es, die wiederholten Stockungen auf den Bahnlinien insoweit zu beseitigen, daß der Verkehr die wünschenswerthe Stetigkeit erhielt.

Die General-Intendantur richtete sich auch darauf ein, nach erfolgter Uebergabe von Paris zur Linderung der dortigen Noth Hülfe leisten zu können. Am 28. Januar standen für diesen Zweck beträchtliche Vorräthe zur Verfügung — im ganzen, an verschiedenen Punkten ungefähr 35000 Centner Mehl, 2050000 Portionen Dauer-Rauch-Pökel- und Büchsenfleisch, sowie ebensoviel Speck — welche jedoch seitens der Französischen Behörden nur in geringem Maße in Anspruch genommen wurde. Am 30. Januar beantragten dieselben zwar die Verabfolgung von Lebensmitteln gegen Bezahlung, verzichteten aber schon am nächsten Tage auf die Entnahme von Schlachtvieh.

Seitens der Maas-Armee gelangte nur ein Verpflegungs-Bahnzug nach Paris, dagegen wurden der Stadt St. Denis unmittelbar nach der Uebergabe 15000 Mundportionen unentgeltlich überlassen.

Die zur Sicherung der Einschließung von Paris nach Süden vorgeschobenen Truppentheile waren zunächst darauf angewiesen, von den noch wenig in Anspruch genommenen Landstrichen zu leben.

Schwierig wurde bald die Beschaffung des Hafers für die zahlreiche Kavallerie, doch gelang es der Intendantur der III. Armee, rechtzeitig Unterstützung nach Rambouillet und Chartres vorzuschieben. In letzterem Orte wurden auch bedeutende Ankäufe aus freier Hand bewirkt.

Weniger günstig lagen die Verhältnisse für die II. Armee bei ihrem Vormarsche nach der Loire. Schon vom 24. Oktober

Digitized by Google

an waren seitens des Ober-Kommandos die eingehendsten Vorbereitungen getroffen worden, so daß man darauf rechnen durfte, den schon ziemlich ausgesogenen Landstrich westlich des Loing mit gefüllten Kolonnen zu erreichen. Der tägliche Marsch-Verpflegungsbedarf wurde, in der Nähe von Metz, noch aus den mitgeführten Vorräthen entnommen; später wurde er von den Quartierwirthen geliefert, während die Proviant-Kolonnen und Fuhrparks aus den im voraus auf den einzelnen Marschlinien angelegten Magazinen ihre Bestände nach Bedarf ergänzten.

Derartige Feld-Magazine waren angelegt worden in Bar le Duc für das IX. Armeekorps, in Commercy für das III. Armeekorps und in Toul für das X. Armeekorps.

Der Fuhrpark für jedes Armeekorps wurde um 100 Wagen verstärkt, von der General-Etappen-Inspektion die Gestellung von 2700 Fahrzeugen in Deutschland veranlaßt.

Ferner ging die Ermächtigung des General-Intendanten ein, täglich einen Verpflegungs-Bahnzug für die II. Armee bis Blesme vorzuschieben. Von der Linie Blesme — Chaumont aus konnten daher die Kolonnen der Armee wieder mit ganzer Ladung folgen.

Andrerseits hatte das Große Hauptquartier die III. Armee beauftragt, zur Aushülfe für die II. je 300 000 Portionen und 60 000 Rationen nach Etampes und Malesherbes vorzuschieben. Trotz aller Anstrengungen konnten jedoch wegen Mangels an Transportmitteln nur geringe Vorräthe dorthin geschafft werden. Die Bestände sollten von Lagny aus zu Wagen nach Juvisy bzw. Corbeil, von dort auf der Eisenbahn nach den Magazinpunkten gebracht werden. Für den Landweg standen aber nur 50 Fuhrwerke zur Verfügung und die Bahnstrecken waren auch nur noch in schwachem Betriebe, indem es an Lokomotiven und Bahnwagen mangelte, so daß

Digitized by Google

theilweise statt der Dampfkraft, Pferdekräfte zur Fortschaffung der Verpflegungsgegenstände ꝛc. auf einzelnen Strecken der Eisenbahn zur Verwendung gelangen mußten.

Wichtiger war die am 29. November der II. Armee gestattete Mitbenutzung der Bahnlinie Blesme — Lagny, wohin die, bei allen Armeekorps nach dem Ueberschreiten des Loing schnell geleerten Wagen der Kolonnen, zum Empfang geschickt wurden.

Immerhin erforderte es umfassender Maßregeln seitens der Intendantur, die Truppen vor wirklichem Mangel zu schützen, namentlich da die Requisitionen wenig ergiebig ausfielen und anfänglich auch der freihändige Ankauf keinen rechten Erfolg hatte.

Die Einnahme von Orleans lieferte nur geringe Beute an Lebensmitteln, und die Heranziehung der durch die General-Etappen-Inspektion nachgesendeten Wagen verzögerte sich bedeutend. Erst allmählich gelang es, durch Ueberweisung bedeutender Geldmittel an die Truppen selbst, den Verkehr zu beleben und die Bevölkerung soweit anzuregen, daß letztere die Erträge ihrer Ernte auf die zu Orleans, Etampes, Toury und Chartres ausgeschriebenen Märkte brachte und so sich selbst am wirksamsten vor Requisitionen schützte. Die gezahlten Preise waren durchweg sehr hohe.

Durch vereinte Bemühungen der Intendanturen und Truppen wurde es möglich, den Schwierigkeiten im allgemeinen derart entgegenzutreten, daß die in diesen Zeitabschnitt fallenden erheblichen Strapazen ohne allzugroße Beeinträchtigung der Kräfte von Mann und Pferd, ertragen werden konnten.

In der zweiten Hälfte des Decembers besserten sich die Verhältnisse insoweit, daß bei Beginn des Vormarsches auf Le Mans die Armee wieder reichlich verpflegt und mit genügenden Beständen in ihren Kolonnen versehen war.

Digitized by Google

Vom 3. bis 6. Januar konnten letztere die in den Quartieren nicht zu ermöglichende Beköstigung liefern, in den folgenden Gefechtstagen aber stellten sich der Verpflegung fast unüberwindliche Hindernisse entgegen.

Die Proviant-Kolonnen waren zumtheil entleert, der noch gefüllte Theil vermochte auf den, durch Schnee und Glatteis fast unfahrbar gemachten Wegen, kaum zu folgen, sowie das ausgesogene Land nichts mehr herzugeben. Die Truppen waren daher hauptsächlich auf ihre eisernen Portionen angewiesen. So kam es, daß die Ernährung bald ganz außer Verhältniß zu den fortgesetzt sich steigernden Anstrengungen stand.

Nach der Einnahme von Le Mans halfen die dort erbeuteten Lebensmittel jeglicher Art und der sofort ins Werk gesetzte freihändige Ankauf dem dringendsten Mangel ab. Auch der Nachschub von Orleans und Chartres, sowie aus der Heimath ließ sich jetzt in größerem Umfange betreiben und, bei weitläufigerer Unterbringung der Truppen, wieder die Quartierverpflegung ausnutzen.

Die ersten nach dem Falle von Metz abrückenden Truppen der I. Armee konnten, da der Unterhalt der Kriegsgefangenen sehr erhebliche Anstrengungen erforderte, und die zur Ergänzung der Fuhrparks in Deutschland beschafften Wagen noch nicht herangekommen waren, nur mit einem viertägigen Vorrath ausgerüstet werden.

Die folgenden Armeetheile waren in dieser Beziehung schon günstiger gestellt, weil durch die Verlegung des ursprünglich in Courcelles sur Nied, dann in Herny eingerichteten Magazins, Nachschub und Empfang wesentlich erleichtert wurden.

Allgemein sollte während des Vormarsches die Quartierverpflegung beansprucht und nur im Nothfall auf die Bestände der Verpflegungs-Kolonnen zurückgegriffen werden. Um die

Digitized by Google

letzteren komplett zu erhalten, nahmen vorausgesendete Beamte die Anlage von Magazinen in Laon, Rethel, Reims und Soissons in Angriff, wobei die Armee-Intendantur der Maas-Armee beträchtliche Aushülfe leistete, beispielsweise wurden von derselben in Clermont en Argonne circa 9000 Centner Hafer zur Verfügung gestellt.

Auch die in Sedan und Verdun erbeuteten Vorräthe wurden benutzt und im Uebrigen der Ankauf im Lande gestattet. Diese Anordnungen bewährten sich durchweg, und die Armee setzte, mit hinreichenden Vorräthen versehen, ihren Marsch in das nordwestliche Frankreich fort. Bis zum 7. December befand sich das am weitesten vorgeschobene Magazin in Soissons, doch konnten bereits in Beauvais lagernde Bestände der Maas-Armee mitbenutzt werden.

Im Anschluß an ihr Vorgehen gegen Amiens und Rouen ließ die I. Armee sodann in der ersten Hälfte des Decembers die nur wenig zerstörten Bahnen Clermont — Amiens und Amiens — Rouen fahrbar machen.

Nachdem dann die Verbindung auf der letzteren Linie hergestellt war, erfolgte neben fortgesetzten Ankäufen und Requisitionen, die Füllung der in Rosières, Amiens und Rouen angelegten Magazine auch durch Heranziehung von Verpflegungs-Eisenbahnzügen aus der Heimath.

Die in La Fère und Péronne erbeuteten Vorräthe kamen gleichfalls jenen Magazinen, ebenso der Inhalt einiger, am 26. December aufgefundenen französischen Verpflegungswagen, den Truppen unmittelbar zu statten.

Besondere Schwierigkeiten in der Ernährung ergaben sich für die I. Armee in dem letzten Abschnitte des Krieges nicht mehr.

Während der Belagerung von Straßburg wurde hauptsächlich das Magazin in Lampertheim benutzt, welches sich durch täglichen Nachschub aus Rastatt ergänzte. Nach

Digitized by Google

Einnahme der Festung konnte das neugebildete XIV. Armeekorps mit gefüllten Kolonnen aus der dortigen Gegend abrücken. Die verbrauchten Vorräthe wurden zunächst in Luneville wieder ergänzt, auch konnte sodann in Epinal mit Errichtung eines Magazins, wozu die Verpflegungs-Trains herangezogen wurden, vorgegangen und die Feldbäckerei-Kolonne in Thätigkeit gesetzt werden.

Anfang November legte die Intendantur in Vesoul, um Mitte des Monats in Gray, gegen Ende desselben in Dijon Magazine an, welche theils durch Zufuhr aus Luneville und später aus Charmes, theils durch Requisitionen gefüllt wurden. Das Ergebniß der letzteren war jedoch gering, da die zurückweichenden französischen Truppen alle Vorräthe entweder selbst verbraucht oder zerstört hatten. Namentlich fand sich so wenig Hafer vor, daß an einzelnen Tagen nicht über eine halbe Ration gewährt werden konnte.

Als nach Bildung der Südarmee im Monat Januar auch das II. und VII. Armeekorps im südlichen Theile des Kriegsschauplatzes zur Thätigkeit kamen, steigerten sich die obwaltenden Schwierigkeiten wesentlich.

Das II. Armeekorps war, zunächst mit genügenden Lebensmittel-Vorräthen versehen, von Paris aus abgerückt. Bei dem XIV. Armeekorps vermochten die Verpflegungs-Kolonnen wegen der ungünstigen Witterung und schlechten Wege nicht immer zu folgen.

Die XIV. Division hatte ihre Proviant-Trains aus dem Norden noch nicht heranziehen können, so daß dem VII. Armeekorps bis Mitte Januar nur 3 Proviant-Kolonnen und 270 Fuhrparkwagen zur Verfügung standen. Namentlich war während der Schlachttage an der Lisaine wirklicher Mangel nicht überall zu vermeiden, weil bei der plötzlichen Verlegung der Verbindungen nach Dammerkirch und Sentheim

Digitized by Google

die dortigen Magazine nicht sofort ausreichenden Nachschub liefern konnten, indem die Heranführung von Lebensmitteln besonderen Schwierigkeiten unterlag, da die über Epinal zurückgeschickten Verpflegungs-Kolonnen über Straßburg und Dammerkirch nicht so schnell wieder zurück sein konnten.

Das XIV. Armeekorps blieb in der Ernährungs-Angelegenheit auch fernerhin auf sich selbst angewiesen, während hinsichtlich des II. und VII. Armeekorps der Intendant des letzteren Korps die Leitung der Verpflegung übernahm, auch mit der Bildung eines Nachschub-Magazins in Châtillon sur Seine vorgegangen wurde. Da aber dorthin eine Etappenlinie zunächst nicht eingerichtet werden konnte, so wurden die Proviant-Bestände von der Linie Nancy — Châtillon auf Epinal geführt und hier mit den noch verbliebenen Lebensmittelresten des XIV. Armeekorps zu einem Armee-Magazin vereinigt. Der Verkehr zwischen diesem Punkte und den Truppen war nur auf dem sehr beschwerlichen Landwege möglich.

Die Verpflegungs-Kolonnen gebrauchten zum jedesmaligen Empfange mindestens zehn Tage.

General von Manteuffel sah sich daher schon am 14. Januar veranlaßt, die kommandirenden Generale des II. und VII. Armeekorps auf die Nothwendigkeit einer Verbindung von Magazin-Verpflegung und möglichst sorgfältigem Requisitionssystem hinzuweisen, wobei er ihnen für alle erforderlichen Maßnahmen volle Freiheit gewährte.

Die vom Lande gelieferte Verpflegung fand eine willkommene Ergänzung durch französische Armeevorräthe, welche den Truppen während der Operationen mehrfach in die Hände fielen, indem am 21. Januar auf dem Bahnhofe in Dôle erhebliche französische Proviantbestände vorgefunden, später bei St. Vit ein Verpflegungszug auf der Eisenbahn angehalten und in Pontarlier eine Anzahl feindliche Proviantwagen erbeutet wurden.

Digitized by Google

Zur Regelung des Nachschubes machte die Intendantur mit Hülfe der französischen Stadtbehörde in Epinal eine Anzahl Wagen für den Transport von diesem Punkte aus zur Armee verfügbar.

Der General-Intendant hatte ferner veranlaßt, daß durch die Intendantur der II. Armee auf der Linie Blesme — Nuits sur Armançon — Joigny eine zehntägige Verpflegung für die Südarmee sichergestellt werde, jedoch konnte diese Maßregel vorerst noch nicht zur Wirkung kommen.

Die am 2. Februar befohlene Verlegung des Magazins von Epinal nach Vesoul stieß bei dem Mangel an Wagen auf unüberwindliche Schwierigkeiten und nur unter Zuhülfenahme aller irgend entbehrlichen Truppen- und Verpflegungs-Train-Fahrzeuge gelang es, eine regelmäßige Verbindung zwischen Epinal und Dôle zu erhalten. Gleich nach der Wiederbesetzung von Dijon wurde hier ein Verpflegungs-Magazin errichtet.

Ganz besonders blieb das XIV. Armeekorps auf den Nachschub von rückwärts her angewiesen, da die während des Vormarsches zu durchschreitende Gegend bereits vollkommen von allen Ernährungsmitteln entblößt war. Der am 22. Januar eintretende Ruhetag wurde zur Besserung dieser Verhältnisse benutzt. Trotzdem aber war auch vom 25. bis 29. Januar die Verpflegung sehr spärlich. Erst als aus Dôle ausreichende Unterstützung gewährt werden konnte und am 30. der gesammte Verpflegungs-Train des Korps Dampierre erreicht hatte, besserten sich die Ernährungs-Verhältnisse wieder.

Gegen Ende der Operationen war bei der ganzen Südarmee besonders die Beschaffung von Hafer und Rauhfutter schwierig. Ernstlichen Verlegenheiten wurde jedoch durch die am 11. Februar 1871 erfolgte Eröffnung der Bahn Blesme — Dijon vorgebeugt.

Digitized by Google

Während des Waffenstillstandes blieb auf allen Theilen des Kriegschauplatzes der Grundsatz in Geltung, zunächst das feindliche Land zur Ernährung der Armee heranzuziehen. Es trat daher in möglichst großem Umfange Quartier-Verpflegung ein und wurde dementsprechend die Vertheilung der Truppen geregelt.

Alle Offiziere, Aerzte und oberen Militair-Beamten erhielten ein tägliches Portionsgeld. Es sollte hierdurch den Offizieren ꝛc. die Möglichkeit gewährt werden, sich trotz der seit Eröffnung des Verkehrs nach Paris eingetretenen Steigerung der Lebensmittelpreise eine angemessene Verpflegung zu beschaffen.

Das Portionsgeld betrug 15 Francs = 4 Thaler oder 12 Mark für den Kopf und Tag; die erforderlichen Summen mußten von den deutscher Seits besetzten französischen Gebietstheilen aufgebracht werden.

Aber auch nach Abschluß der Friedenspräliminarien hatte Frankreich die deutschen Truppen zu ernähren. Einer am 11. März geschlossenen Uebereinkunft entsprechend, leisteten diese auf Requisitionen und Quartierverpflegung Verzicht. Die Beköstigung sollte, nach Maßgabe der preußischen Bestimmungen, allgemein aus den Magazinen erfolgen.

Diese Uebereinkunft beruhte auf den Artikeln IV. und VIII. des Präliminar-Friedensvertrages. Die Offiziere und Beamten bezogen das Portionsgeld bis Ende März 1871. Alle in Frankreich anwesenden Unteroffiziere und Mannschaften, ausschließlich der Lazarethkranken, Arretirten und Beurlaubten, erhielten vom 21. März ab eine tägliche Zulage, welche für Gefreite und Gemeine $2^1/_2$ Silbergroschen = 25 Pfennige betrug, für Unteroffiziere der chargenmäßigen Feldzulage entsprach.

Die französische Regierung zahlte für jede Mundportion $1^3/_4$, für jede Ration $2^1/_2$ Francs = 1 resp. 2 Mark. Um hieraus die Verpflegung der Truppen möglichst auskömmlich

Digitized by Google

bestreiten zu können, mußten zunächst Mittel gefunden werden, die durchweg sehr hohen Preise wieder auf das richtige Maß herabzusetzen.

Durch Abschluß von Lieferungsverträgen mit einer Handelsgesellschaft, welche die erforderlichen Ankäufe auf den billigsten Märkten in möglichst entfernten Gegenden bewirkte, gelang es, diesen Zweck zu erreichen und allmählich noch Ersparnisse zu machen, welche theils der Okkupations-Armee, theils der Staatskasse zugute gekommen sind.

Der Umsicht und Pflichttreue aller Intendantur- und Proviant-Beamten, sowie der im Train verwendeten Offiziere und Mannschaften, ist es neben der Ernährungs-Selbstthätigkeit der Truppen, zu danken, daß während des deutsch-französischen Feldzuges 1870/71 in weit höherem Grade als in anderen neueren großen Kriegen, die Zeiten der Verpflegungsschwierigkeiten ohne Gefährdung der Gesundheit von Mann und Pferd überwunden wurden.

Wenn thatsächlich in einzelnen Fällen, wie z. B. an Schlachttagen, die Verpflegung mangelhaft war, in anderen die Portionen nicht ganz in der vorschriftsmäßigen Zusammensetzung oder vollem Quantum verabfolgt werden konnten, so hatte dies seinen Grund in Verhältnissen, welche sich im Felde überhaupt niemals ganz überwinden lassen.

Die deutschen Truppen aber haben bewiesen, daß sie auch harte Entbehrungen zu ertragen vermögen, ohne in ihren kriegerischen Leistungen beeinträchtigt zu werden.

Schließlich ist noch rühmend hervorzuheben, eine wie hoch willkommene Unterstützung der Feld-Armee dadurch erwuchs, daß ihr aus allen Theilen des Vaterlandes große Menge von Verpflegungs- und warmen Bekleidungsgegenständen von Vereinen und Privaten als Liebesgaben zugegangen sind.

Zum Schluß möge noch eine Zusammenstellung der Ober-

Digitized by Google

Verpflegungsbehörden und der sämmtlichen Trains der deutschen Armee folgen.

Die **Ordre de Bataille** sämmtlicher deutscher Armeen am 1. August 1870 unter dem Oberbefehl **Seiner Majestät des Königs Wilhelm von Preußen** weist nachstehende Stärke des etatsmäßigen Kriegs-Trains nach:

Als höchste Behörden für die Feldverpflegung, das Heerfuhr- und Transportwesen befanden sich bei dem **Großen Hauptquartier Seiner Majestät des Königs**:

Die General-Intendantur der Armeen,
General-Intendant: Generallieutenant v. Stosch,
Feld-Intendant: Geh. Kriegsrath v. Goldenberg,
Feld-Intendantur-Rath: Fritze.

Das Feld-Ober-Proviant-Amt der Armee:
Feld-Ober-Proviantmeister Berner.

Die Exekutiv-Kommission für Eisenbahn-Transport:
Oberstlieutenant v. Brandenstein, Abtheilungs-Chef im Großen Generalstabe,
Ober-Baudirektor Weishaupt, Ministerial-Direktor im Handels-Ministerium,
Hauptmann Zingler vom Großen Generalstabe,
Geh. Baurath Kinel, vortragender Rath im Handels-Ministerium.

Bei der I. Armee.

Armee-Intendantur:
Armee-Intendant: Premier-Lieutenant Sulzer,
Feld-Intendant: Intendantur-Rath Pauly.

Digitized by Google

General-Etappen-Inspektion:
Intendant: Intendantur-Rath Metzger.

Trains.

Westphälisches Train-Bataillon Nr. 7.
Kommandeur: Major Freiherr v. Bothmer.
Rheinisches Train-Bataillon Nr. 8.
Kommandeur: Oberst v. d. Marwitz,

zusammen:

Verpflegungs-Trains.

10 Proviant-Kolonnen,
2 Feldbäckerei-Kolonnen,
2 Pferde-Depots,
2 Train-Begleitung-Eskadrons.

Sanitäts-Trains.

6 Sanitäts-Detachements,
24 Feldlazarethe und
2 Lazareth-Reserve-Depots.

Bei der II. Armee.

Armee-Intendantur:
Armee-Intendant Engelhardt,
Feld-Intendant: Geheimer Kriegsrath Hauptmann v. Schwedler.
General-Etappen-Inspektion:
Intendant: Intendantur-Rath Lampel.

Digitized by Google

Trains.

Train-Bataillon des Garde-Korps:
Kommandeur: Major v. Schickfuß.

Brandenburgisches Train-Bataillon Nr. 3.
Kommandeur: Major v. Pfannenberg.

Magdeburgisches Train-Bataillon Nr. 4.
Kommandeur: Major v. Wyssogota-Zakrzewski.

Schleswig-Holstein'sches Train-Bataillon Nr. 9.
(Theilweis, der übrige Theil befand sich bei den Außer-Verbands-Truppen, siehe daselbst.)
Kommandeur: Major v. Giersberg.

Großherz. Hessische Train-Abtheilung:
Kommandeur: Major v. Kolb.

Hannoversches Train-Bataillon Nr. 10.
Kommandeur: Major v. Berge und Herrendorf.

Train-Bataillon Nr. 12 (Königl. Sächsisches).
Kommandeur: Oberst v. Schmalz;

zusammen:

Verpflegungs-Trains:

30 Proviant-Kolonnen,
7 Feldbäckerei-Kolonnen,
7 Pferde-Depots,
6½ Train-Begleitungs-Eskadrons.

Sanitäts-Trains:

17 Sanitäts-Detachements,
72 Feldlazarethe und
7 Lazareth-Reserve-Depots.

Digitized by Google

Bei der III. Armee.

Armee-Intendantur:

Armee-Intendant: Geh. Kriegsrath Barretzki,
Feld-Intendant: Geh. Kriegsrath Müller.

General-Etappen-Inspektion:

Intendant: Intendantur-Rath Schumann.

Trains.

Von der preußischen Armee:

Niederschlesisches Train-Bataillon Nr. 5.
Kommandeur: Major Herwarth v. Bittenfeld.

Hessisches Train-Bataillon Nr. 11.
Kommandeur: Oberst v. Schuch;

zusammen:

Verpflegungs-Trains:

10 Proviant-Kolonnen,
2 Feldbäckerei-Kolonnen,
2 Pferde-Depots,
2 Train-Begleitungs-Eskadrons.

Sanitäts-Trains:

6 Sanitäts-Detachements,
24 Feldlazarethe,
2 Reserve-Lazareth-Depots.

Von der bayrischen Armee:

Verpflegungs-Trains:

6 Feld-Verpflegungs-Abtheilungen.

Sanitäts-Trains:

4 Sanitäts-Kompagnien,
8 Aufnahms-Feldspitäler.

Digitized by Google

Von der Würtembergiſchen Armee:

Würtembergiſche Train-Abtheilung:

Kommandeur: Hauptmann Uhland.

Verpflegungs-Trains:

4 Proviant-Kolonnen,
1 Feldbäckerei-Kolonne,
1 Pferde-Depot,
1 Feldſchlächterei.

Sanitäts-Trains:

4 Sanitätszüge,
6 Feldſpitäler.

Von der badiſchen Armee:

Badiſche Train-Abtheilung:

Kommandeur: Major v. Chelius.

Verpflegungs-Trains:

3 Proviant-Kolonnen,
1 Feldbäckerei-Kolonne,
1 Pferde-Depot,
1 Train-Begleitungs-Detachement.

Sanitäts-Train:

1 Sanitäts-Detachement,
5 Feldlazarethe.

Außer den voraufgeführten Trains befanden ſich bei den Feld-Truppen, welche am 1. Auguſt 1870 nicht im Verbande mit den drei Haupt-Armeen der deutſchen Heere ſtanden, noch folgende:

Oſtpreußiſches Train-Bataillon Nr. 1.

Kommandeur: Major Kalau v. Hofe.

Pommerſches Train-Bataillon Nr. 2.

Kommandeur: Oberſt v. Schmelzer.

Digitized by Google

Schlesisches Train-Bataillon Nr. 6.
Kommandeur: Oberstlieutenant Arent.

Schleswig-Holstein'sches Train-Bataillon Nr. 9. (Theilweis, der übrige Theil befand sich bei der II. Armee, siehe daselbst).

Verpflegungs-Trains:

17 Proviant-Kolonnen,
3 Feldbäckerei-Kolonnen,
3 Pferde-Depots,
3 Train-Begleitungs-Eskadrons.

Sanitäts-Trains:

11 Sanitäts-Detachements,
42 Feldlazarethe,
3 Lazareth-Reserve-Depots.

Die Totalsummen der sämmtlichen mobilen deutschen Trains am 1. August 1870 betrugen:

Verpflegungs-Trains:

82 Proviant-Kolonnen,
18 Feldbäckerei-Kolonnen,
18 Pferde-Depots,
14 Train-Begleitungs-Eskadrons.

Sanitäts-Trains:

52 Sanitäts-Detachements,
197 Feldlazarethe und
17 Lazareth-Reserve-Depots.

Bei diesen sämmtlichen Trains befanden sich:

140 Linien-Train-Offiziere,
1500 Train-Kavallerie- und Artillerie-Offiziere der Landwehr;

Digitized by Google

45000 Trainsoldaten und Pferdewärter (incl. des Aufsichtspersonals),
48000 Zug- und Reitpferde und
11600 zwei- und vierspännige Fahrzeuge.

Außer diesen mobilen Trains waren noch 15½ Ersatz-Abtheilungen in der Heimath errichtet worden, welche für den Nachschub Sorge zu tragen hatten.

Während des Feldzuges 1870/71 hatte der Train auf dem Schlachtfelde Verluste an Todten und Verwundeten:

a) Offiziere:
Köhn v. Jasky, Rittmeister und Kommandeur des Sanitäts-Detachements Nr. 2, IV. Armeekorps — todt, Granatsplitter am Hinterkopf;
v. Zeschau, Rittmeister und Kommandeur des Sanitäts-Detachements Nr. 1, X. Armeekorps — leicht verwundet, Schuß im Oberarm;
Menger, Sekonde-Lieutenant beim Sanitäts-Detachement Nr. 2, VII. Armeekorps — leicht verwundet, Schuß in den Oberschenkel.

b) Unteroffiziere und Mannschaften des Trains und der Krankenträger:
6 Todte,
23 Schwerverwundete,
36 Leichtverwundete.

In Gefangenschaft gerathen resp. Vermißte:
25 Trainsoldaten und Krankenträger und
1080 Mann infolge Krankheiten gestorben.

Digitized by Google

Druck von E. Gruhn in Warmbrunn.

Digitized by Google

Digitized by Google

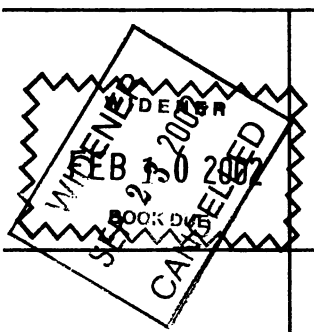
Druck von E. Gruhn in Warmbrunn.

Digitized by Google

The borrower must return this item on or before the last date stamped below. If another user places a recall for this item, the borrower will be notified of the need for an earlier return.

Non-receipt of overdue notices does ***not*** *exempt the borrower from overdue fines.*

Harvard College Widener Library
Cambridge, MA 02138 617-495-2413



Please handle with care.
Thank you for helping to preserve library collections at Harvard.

Digitized by Google

Digitized by Google